

L'Organisation Internationale de la Navigation Aérienne

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue le 21 Mai 1938, à 14 heures

par

Martial TRICAUD

JURY

Président : M. GIDEL, Professeur

Suffragants { MM. A. de LA PRADELLE, Professeur
G. SCELLE, Professeur

PARIS

LES ÉDITIONS INTERNATIONALES

47, Rue Saint-André-des-Arts

1938

donner les conseils de plantation pour les
diverses espèces d'arbres et de plantes
qui sont les plus utiles.

Il faut aussi donner des conseils sur
la culture des légumes et des fruits
et sur la manière de les conserver.

CHAPITRE II

Il est très important de donner des
conseils sur la manière de choisir
les terres et de les cultiver.
Il faut aussi donner des conseils
sur la manière de choisir les
semences et de les planter.

CHAPITRE III

Il est très important de donner des
conseils sur la manière de choisir
les terres et de les cultiver.

CHAPITRE IV

Il est très important de donner des
conseils sur la manière de choisir
les terres et de les cultiver.

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

La Faculté n'entend approuver ni désapprouver les opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs. (Décision de la Faculté du 1^{er} juillet 1916).

L'Organisation Internationale de la Navigation Aérienne

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue le 21 Mai 1938, à 14 heures

par

Martial TRICAUD

JURY

Président : M. GIDEL, Professeur

Suffragants { MM. A. de LA PRADELLE, Professeur
G. SCELLE, Professeur

PARIS

LES ÉDITIONS INTERNATIONALES

47, Rue Saint-André-des-Arts

1938



*A LA MÉMOIRE
DE MES PARENTS ET DE MON FRÈRE*

Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

Le développement prodigieux de la navigation aérienne, au cours de ces dernières années, a bouleversé profondément les conditions de vie des individus et des peuples. Le xx^e siècle restera l'époque où l'homme réalisant le rêve orgueilleux d'Icare, peut à sa guise quitter la surface terrestre pour s'élever dans l'air. Comme il était naturel, l'invention nouvelle a créé un droit nouveau : Le Droit aérien.

Le droit aérien est d'une nature très complexe : il contient des éléments de Droit Public et de Droit Privé, de droit interne et de droit international, de droit de paix et de droit de guerre. Relèvent par exemple du droit public la question pendant longtemps si discutée de la liberté ou de la souveraineté de l'espace atmosphérique au-dessus des Etats, les règles relatives à la guerre aérienne, au régime des lignes aériennes internationales, à la circulation des aéronefs, à l'interdiction du survol de certaines zones, à la délivrance des brevets de pilote, aux feux, aux signaux, aux douanes. Sont au contraire des règles de droit privé celles qui gouvernent les relations de l'aéronef avec les particuliers : contrat de transport, responsabilité en cas de

dommages causés par les aéronefs aux personnes et aux choses, assurances. Mais le droit aérien est avant tout un droit international. La navigation aérienne est par essence internationale ; le territoire national ne lui offre qu'un champ d'activité très restreint. L'aéronef, en raison de sa vitesse, franchit rapidement les frontières de plusieurs Etats. De bonne heure, il a été nécessaire d'établir une réglementation internationale uniforme de l'air. L'unification dans ce domaine est indispensable. Ainsi, les marques à porter sur les aéronefs doivent être de même nature et distribuées suivant un plan général, afin de permettre l'identification instantanée des aéronefs en vol ; les aéronefs ne peuvent franchir rapidement les continents que si la vérification des papiers de bord à chaque escale est facilitée par l'unification internationale de ces documents ; la navigation aérienne n'est possible que si des règles uniques sur les feux de bord, les signaux et la circulation aérienne sont universellement adoptées ; les pilotes ne peuvent aisément accomplir de longs parcours que si les cartes aéronautiques éditées dans les différents Etats sont comparables et portent les symboles ayant partout la même signification et si les renseignements météorologiques indispensables à la sécurité des voyages ne leur sont pas transmis dans des langues diverses ou des codes différents.

La nécessité d'avoir des règlements uniformes a poussé à la création d'un droit aérien international qui tend de plus en plus à se transformer en un droit uniforme, on peut dire mondial. La navigation aérienne au point de vue du droit public est aujourd'hui régie

par un droit unique, celui consacré par la convention de Paris du 13 Octobre 1919 qui a recueilli actuellement l'adhésion de 33 Etats. Les règles édictées par la convention de Paris sont reproduites dans les nombreuses conventions bilatérales conclues entre les Etats et dans les législations nationales : il en résulte l'unité du droit.

Une réglementation internationale uniforme est également indispensable en ce qui concerne un grand nombre de problèmes de droit privé. Ainsi les questions relatives à la responsabilité du transporteur vis-à-vis des passagers, des expéditeurs de fret ou vis-à-vis des tiers à la surface, au contrat de transport et aux assurances doivent être traitées internationalement pour éviter des conflits compliqués et coûteux entre des lois nationales différentes. La Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 sur la responsabilité du transporteur et la Convention de Rome du 29 Mai 1933 sur la réparation des dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface ont eu pour but d'unifier les règles du droit privé aérien.

La législation aérienne a dépassé les frontières des Etats ; elle est essentiellement internationale. Il est remarquable de constater qu'à une époque où les nations s'isolent de plus en plus dans l'autarchie, l'aéronautique a créé entre les peuples des liens étroits de coopération. L'aéronef est devenu le moyen de communication le plus rapide. Les avions d'Air-France relient Londres et Paris en 71 minutes. On va en deux jours, de Paris à Rio de Janeiro. A New-York, on monte le soir dans l'express aérien pour se trouver sur la côte de l'Océan Pacifique le lendemain matin.

Si, dans un espace de temps relativement court, on a pu établir un réseau de communications aériennes qui s'étend déjà sur toutes les parties de l'Europe et qui déborde sur le monde, il faut reconnaître que ce résultat est dû uniquement au travail en commun des pays intéressés (1). Les progrès des transports aériens, au point de vue vitesse, confort et sécurité sont continus. Il n'est pas chimérique d'envisager que dans un proche avenir, des lignes régulières aériennes traverseront l'Atlantique Nord et qu'on pourra de Paris aller passer un week-end à New-York. Les progrès sans cesse croissants de la navigation aérienne poseront aux juristes de nouveaux problèmes à résoudre. Le droit aérien a devant lui le plus bel avenir : le progrès juridique comme le progrès technique est une création continue.

PLAN DE L'ÉTUDE

Dans le chapitre I, nous relaterons l'histoire de la formation du droit international aérien. Cette histoire est remplie par la lutte entre deux doctrines : celle de la liberté de l'air restreinte par le principe du droit de conservation des Etats et celle de la souveraineté absolue de l'Etat sur l'air atmosphérique au-dessus de son territoire. C'est cette dernière doctrine qui a triomphé.

Dans le Chapitre II, nous étudierons en détail la convention du 13 Octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne. La convention de 1919 a édicté tout un ensemble de règles de droit public d'une importance primordiale pour la navigation aérienne ; elle est la charte internationale de l'air.

(1) Voir Walther Pahl. *Les routes aériennes du Globe*. Payot Paris 1937.

Le Chapitre III sera consacré à la Commission Internationale de Navigation Aérienne (C. I. N. A.) l'organisme officiel chargé de veiller à l'application de la Convention de Paris et qui joue un rôle fondamental dans l'organisation internationale de l'air.

Dans le Chapitre IV, nous examinerons les Conventions de Varsovie du 12 Octobre 1929 et de Rome, 29 Mai 1933 qui règlent d'importantes questions de droit privé, comme la responsabilité du transporteur et la réparation des dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface du sol.

Dans le Chapitre V, nous étudierons les conventions bilatérales relatives à la navigation aérienne conclues entre les Etats et dont les dispositions sont conformes à celles de Paris.

Dans le Chapitre VI, nous exposerons l'organisation aéronautique du continent américain. Nous verrons que les Etats d'Amérique ont adopté pour leur législation aérienne, la plupart des règles de la Convention de Paris.

Le Chapitre VII aura trait à la coopération internationale entre les compagnies de navigation aérienne.

Dans le Chapitre VIII nous passerons en revue les nombreuses organisations internationales qui s'intéressent à la navigation aérienne et nous indiquerons la nature de leur activité.

Dans la conclusion, nous montrerons que, malgré les critiques qu'elle peut soulever, la réglementation internationale de la navigation aérienne a assuré l'unification du droit aérien.

CHAPITRE PREMIER

La formation du Droit Aérien International

Le droit aérien a une courte histoire. Nous examinerons dans ce chapitre comment il a pris naissance et comment il s'est développé.

En étudiant le développement progressif du droit de l'air, qui reflète l'évolution correspondante des transports aériens, nous constaterons que l'aéronef après une brève étape sportive et expérimentale durant les premières années du xx^e siècle, s'est transformé pendant les hostilités en redoutable instrument de guerre pour devenir, la paix rétablie, un moyen de transport international. Simultanément, le droit international aérien a développé une activité remarquable pour poser et résoudre le problème du régime juridique de l'espace aérien. Après une bataille très vive pour ou contre la liberté de l'air, le problème a été résolu par la reconnaissance du principe de la souveraineté des Etats sur le domaine aérien contenu dans la Convention du 13 Octobre 1919, portant réglementation internationale de la navigation aérienne.

I. — Période ayant précédé la Guerre La bataille des Doctrines

Les événements de l'histoire de l'aéronautique depuis la première ascension dans un ballon de Pilâtre de Rozier en 1783 jusqu'à la guerre de 1914 montrent que ce sont les considérations militaires qui ont pesé sur la période de formation du droit de l'air. Le fait n'est pas surprenant. Dès que les savants ont découvert une nouvelle invention, les hommes d'Etat sont portés à l'utiliser à des fins militaires, tandis que les juristes se contentent de l'étudier pour en déterminer les règles. En matière aérienne, les juristes ont devancé les progrès techniques, et leurs travaux ont précédé de loin le droit positif. Les ballons furent employés à plusieurs reprises dans les campagnes militaires au cours du xix^e siècle, notamment aux sièges d'Anvers (1825), Alger (1830), Milan (1848) et Venise (1849). Pendant la guerre de 1870, soixante-six ballons effectuent le premier courrier aérien entre Paris assiégé et la province. C'est de cette époque que date le premier document officiel ayant quelques rapports avec le droit des gens. Dans une lettre du 13 Novembre 1870, Bismarck informa le gouvernement français de son intention de traiter les aéronautes de la même manière que toute personne franchissant les lignes ennemies. Cette lettre suscita une vive controverse, plusieurs auteurs ayant soutenu que le chancelier allemand avait l'intention de traiter les pilotes et les passagers des ballons comme des espions. A partir de 1884, les ballons sont régulièrement employés par les Français, les Anglais et les Italiens dans leurs guerres coloniales. En

1889, le premier congrès international d'aéronautique, réuni à Paris, charge une commission permanente internationale d'aéronautique de poursuivre l'étude de certaines questions juridiques, notamment celle de l'emploi des aéronefs à la guerre. L'aviation n'est pas encore née que déjà les Etats se préoccupent de réglementer la guerre aérienne. En 1899, la première déclaration de La Haye prohiba pour une durée de 5 années le lancement de projectiles du haut des ballons ou par d'autres modes nouveaux ce qui visait les appareils à moteur. La seconde Conférence de La Haye de 1907 adopta une résolution analogue. Depuis lors, les Etats ont admis les bombardements aériens, mais ils demeurent soumis aux conditions générales de tout bombardement et à la coutume des belligérants (1).

Au début du xx^e siècle, la navigation aérienne prend un véritable essor. Les frères Wright et Santos Dumont effectuent les premiers vols en avion (1903, 1906). En 1909, Blériot franchit la Manche en avion.

Pendant que les navigateurs aériens accomplissent leurs exploits, les juristes développent une activité remarquable pour poser et résoudre le problème du régime juridique du domaine aérien. Ce problème a donné lieu à de vives controverses. Dans une étude parue dans la « *Revue Aéronautique Internationale* » « *The second battle of books* » (1933, p. 131 et suiv.), un juriste américain M. English compare la manière dont les jurisconsultes à partir du début du xx^e siècle s'étaient

(1) Voir Kroell. — *Traité de Droit International Public aérien* — Tome II. *L'aéronautique en temps de guerre. La guerre aérienne* p. 91, Paris, les Editions Internationales 1936.

attaqués au problème de l'air, à celle dont les jurisconsultes, à partir du ^{xvii}^e siècle étudièrent le problème de la mer. Il montre que, comme autrefois au temps de Grotius, il y a des jurisconsultes qui sont partisans de la liberté de l'air, et il compare Fauchille pour l'air à Grotius pour la mer. Il y a, dit-il, des jurisconsultes qui, dès le début, sont au contraire adversaires reconnus de la liberté de l'air, et qui tiennent pour la souveraineté de l'Etat sous-jacent sur l'air au-dessus de lui de la même façon que Selden autrefois en son « *mare clausum* » tenait pour l'appartenance de la mer à une longue distance du rivage. La manière dont serait résolue le problème de l'air avait une importance capitale. Si le principe de la souveraineté de l'Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire était admis, le champ de réglementation internationale devait être naturellement plus restreint que si le principe contraire de la liberté de l'air était adopté comme base. Les discussions sur cette question furent longues et souvent passionnées. Une véritable lutte s'engage pour ou contre la liberté de l'air. Elle s'ouvre par une étude fameuse de M. Fauchille « *Le domaine aérien des Etats et le régime juridique des aérostats* », publiée en 1901, dans la *Revue Générale de Droit International public*. M. Fauchille proclame que l'air est libre et ouvert à tous par analogie au principe de la liberté des mers. Le droit maritime international distingue : la *mer nationale* ou *territoire maritime*, la *mer territoriale* et la *haute mer*. Transportant ces trois catégories dans l'air, il fixe un air territorial, susceptible d'occupation. A l'époque où écrivait Fauchille, l'édifice le plus élevé d'Europe était la Tour Eiffel : 300 mètres. Il y avait donc jusqu'à 300

mètres un air territorial qui pouvait être soumis au droit de propriété. Au delà de cette hauteur suit la catégorie d'air correspondant à la mer territoriale sur laquelle l'Etat a un droit de souveraineté, ne s'étendant que dans la mesure nécessaire à la protection de ses intérêts particuliers. Cette zone de protection est fixée par Fauchille à 1.500 mètres, hauteur qui, à cette époque, fut estimée suffisante pour protéger contre l'espionnage. Au delà de cette limite, l'air est aussi libre que peut l'être la haute mer. Cette construction du régime de l'air, très ingénieuse, était cependant imparfaite. Fauchille, en s'appuyant sur l'analogie de la théorie proclamant la liberté de la mer, n'a pas tenu compte du fait que les trois espèces de mer se trouvent dans le sens de l'horizontale, alors que les trois espèces d'air sont en sens vertical, ce qui modifie entièrement les conditions du problème. Supposons, fait remarquer M. le Professeur de La Pradelle, une guerre entre navires maritimes et navires aériens (1). Lorsque les navires se bombardent en pleine mer, loin du rivage, l'Etat côtier ne court aucun danger, mais quand les aéronefs se battent même à une grande hauteur dans l'air, l'Etat sous-jacent court les plus graves risques. La différence entre la mer et l'air est celle de la surface au volume, de l'horizontale à la verticale, mais cette différence est une différence essentielle. Les premiers auteurs de droit aérien ne l'ont pas assez remarquée, aussi ils ont, comme le démontre M. le Professeur Gidel, faussement appliqué certaines règles de la navigation maritime à la navi-

(1) A. de la Pradelle. *Le problème de l'air*, cours professé au Centre Européen de la Dotation Carnegie (1933-1934) p. 99.

gation aérienne (1). Une assimilation complète entre la mer et l'air n'est pas possible.

La théorie de M. Fauchille qu'il était nécessaire d'exposer en raison de l'influence qu'elle a eue sur la formation du droit de l'air, recueillit l'adhésion d'un grand nombre de juristes. Elle fut approuvée par l'Institut de Droit international qui, dans sa session de Gand de 1906 adopta la résolution suivante : « L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui en temps de paix et en temps de guerre que les droits nécessaires à leur conservation ».

Les progrès réalisés par l'aviation amenèrent une évolution dans les idées de M. Fauchille. Reprenant l'examen du problème de l'air, lors de la session de l'Institut de Droit International de Madrid en 1911, M. Fauchille, dans son projet de convention, formule ce principe : « La circulation aérienne est libre, sauf le droit pour les Etats sous-jacents de prendre certaines mesures à examiner en vue de leur propre sécurité et de celles des personnes et des biens de leurs habitants ».

Ainsi, M. Fauchille pose comme principe que pour faciliter la circulation aérienne, il faut proclamer que cette circulation est libre. Mais il reconnaît que le système des zones n'est pas suffisant pour garantir la sécurité de l'Etat sous-jacent et il accorde à cet Etat les droits nécessaires à sa conservation et à sa sécurité, en entendant ce mot dans le sens le plus large.

Au début, les partisans de la souveraineté de l'Etat sous-jacent sur l'espace aérien étaient peu nombreux, on les rencontrait surtout parmi les juristes anglais et

(1) Voir Gidel. *La mer territoriale et la zone contigue*. Académie de droit international. Recueil des Cours 1934, tome 48, p. 137-277.

américains. A la session de l'Institut de Droit international de Gand de 1906, une proposition de M. A. Westlake tendant à reconnaître la souveraineté des Etats sur le domaine aérien, souveraineté limitée par le droit de passage inoffensif recueillit seulement trois votes. Mais à la longue, le principe de la souveraineté des Etats, du moins sous sa forme limitée, rencontra un nombre de plus en plus grand de partisans.

En 1910, les gouvernements européens décidèrent de convoquer une conférence diplomatique pour établir une convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne. La conférence se réunit à Paris. Dix-huit Etats européens y participèrent : l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la France, l'Empire Britannique, l'Italie, Monaco, les Pays-Bas, le Portugal, la Russie, la Roumanie, la Serbie, la Suède, la Suisse, la Turquie. Une commission de la Conférence élaborait un projet qui se rapprochait dans ses dispositions essentielles du projet que M. Fauchille devait soumettre à l'Institut International de Madrid et dont nous avons parlé plus haut. Après de longues discussions, la Conférence se termina sans aboutir à aucun résultat, en raison des divergences de vues profondes provoquées par le principe de la souveraineté des Etats sur l'atmosphère au-dessus du territoire. Cette même année 1910 se réunit à Vérone le 1^{er} Congrès international de navigation aérienne qui approuva le principe de la souveraineté des Etats, et à Paris fut fondé le Comité juridique International de l'Aviation chargé de la création d'un code de l'Air.

Après l'échec de la Conférence de Paris, plusieurs gouvernements se préoccupèrent d'établir une réglementation nationale de la navigation aérienne au-dessus de leur territoire et firent adopter des lois basées sur la théorie de la souveraineté des Etats sur l'espace aérien. Parmi les Etats qui ont établi une réglementation nationale entre 1910 et 1914, citons : l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la France, l'Autriche, la Serbie, l'Italie, la Suisse, les Pays-Bas et plusieurs Etats américains. Généralement, les dispositions adoptées fixaient des zones interdites à la navigation aérienne et déterminaient les conditions dans lesquelles les aéronefs étrangers seraient autorisés à voler au-dessus du territoire des Etats. Des protestations s'élevèrent contre les restrictions apportées à la circulation aérienne, mais ce fut en vain.

A la suite de l'émotion causée en France par l'atterrissage d'aéronefs allemands sur le territoire français, la France et l'Allemagne furent amenées à conclure un accord bilatéral relatif à la navigation aérienne le 26 Juillet 1913. Il faut remarquer que cet accord fut conclu par une stipulation expresse, à titre provisoire et en attendant une réglementation internationale plus étendue. L'accord, réalisé par l'échange de lettres identiques entre le Secrétaire d'Etat allemand et l'ambassadeur de France à Berlin a surtout pour objet de définir les conditions dans lesquelles les aéronefs de chaque pays seront admis à survoler le territoire de l'autre. En vertu de cet accord, il était interdit aux aéronefs militaires de chaque pays de circuler au-dessus du territoire de l'autre, ou d'atterrir, sauf l'invitation du gou-

vernement. Les aéronefs n'appartenant pas à l'administration militaire étaient admis, sauf dans les zones prohibées, à la condition d'être porteur d'un permis de navigation, d'un brevet d'aptitude du pilote, de papiers de nationalité et de passeport. En outre l'aéronef et son équipage devaient se soumettre à toutes les obligations de droit commun résultant de la législation générale, de la législation douanière et des règlements aéronautiques en vigueur en France. Enfin, la convention indiquait les mesures qui seraient prises dans chaque pays pour assurer le sauvetage ou la sécurité des aéronefs de l'autre nation.

L'accord franco-allemand fut le premier règlement aéronautique international signé par deux Etats avant la guerre. Il est basé sur la théorie que les Etats sous-jacents sont souverains sur l'espace atmosphérique au-dessus de leur territoire.

*
**

Pendant la guerre de 1914-1918, les occasions ne manquèrent pas pour les Etats d'affirmer le principe de la souveraineté de l'air. A la suite d'incidents provoqués par des aéronefs militaires des belligérants survolant leur territoire ou atterrissant sur leur sol, les Etats neutres élevèrent des protestations qui montrèrent implicitement qu'ils considéraient l'espace aérien au-dessus d'eux comme entièrement soumis à leur souveraineté.

II. — Période après la Guerre

L'élaboration de la Loi Internationale de l'Air

La guerre fit faire à l'industrie aéronautique des progrès techniques considérables. Pendant les hostilités, l'aviation utilisée par les belligérants se révéla une arme redoutable. A la fin de la guerre, l'aviation militaire était prodigieusement développée.

Au moment de l'ouverture de la Conférence de la Paix en 1918, le gouvernement français se préoccupa de l'avenir de la navigation aérienne civile et, profitant de la présence à Paris de nombreux chefs de gouvernements réunis pour la préparation du traité de paix, il leur proposa au début de Janvier 1919 d'élaborer en commun un règlement de la navigation aérienne internationale. L'accord qui n'avait pu se réaliser en 1910 lors de la première tentative de réglementation internationale de la navigation aérienne en 1910 fut cette fois complet entre les Etats, ex-alliés. Les Gouvernements comprirent que l'aviation si perfectionnée durant la guerre allait se développer très rapidement comme moyen de transport international et qu'une convention générale sur les règles de la circulation aérienne allait être immédiatement nécessaire et qu'il fallait se hâter de l'élaborer pour fixer les principes devant servir de base à des règlements nationaux uniformes.

La proposition du gouvernement français ayant été acceptée, le Conseil Suprême de la Conférence de la Paix par deux résolutions en date du 12 et du 15 mars 1919, décida de créer une « Commission de l'Aéronau-

tique » chargée d'établir le règlement futur de la navigation aérienne internationale.

La Commission de l'aéronautique décida au préalable d'établir une liste de principes qui serviraient de directives à ses travaux.

Ces principes, adoptés à l'unanimité, furent au nombre de douze.

Premier Principe. — Reconnaissance

1° du principe de la souveraineté pleine et entière de chaque Etat sur l'air au-dessus de ses territoires et eaux territoriales, ce qui entraîne la faculté d'exclure les aéronefs étrangers.

2° Reconnaissance du droit pour chaque Etat d'imposer sa juridiction sur l'air au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales ».

Deuxième Principe « sous réserve de la souveraineté de l'Etat sous-jacent, reconnaissance de la nécessité d'accorder à la navigation aérienne internationale la plus grande liberté possible conciliable avec la sécurité de l'Etat, l'application des règlements relatifs à l'admission des aéronefs des Etats contractants, règlements qui ne devront pas être excessifs, et la législation intérieure du pays ».

Troisième Principe. — « En ce qui concerne les règlements intérieurs relatifs à l'admission et au traitement des aéronefs des Etats contractants, reconnaissance du principe de l'absence de toute discrimination basée sur la nationalité ».

Quatrième Principe. — « Reconnaissance de cette grande règle que tout aéronef doit posséder la nationa-

lité d'un seul Etat contractant et que tout aéronef doit être inscrit sur les registres de l'Etat dont il possède la nationalité ».

Cinquième Principe. — « Les clauses suivantes sont reconnues comme désirables au point de vue international en vue d'assurer la sécurité de la navigation aérienne :

a) Règlement rendant obligatoire les certificats de navigabilité aérienne et les permis pour équipement de télégraphie sans fil, tout au moins en ce qui concerne les aéronefs commerciaux. Reconnaissance mutuelle de ces certificats et permis par les Etats contractants.

b) Règlement rendant obligatoires les permis pour pilotes et autre personnel aéronautique. Reconnaissance mutuelle de ces permis par les Etats contractants.

c) Règle internationale de l'air comprenant les règles internationales de signaux, de feux, et celles établies en vue d'éviter les collisions, règles d'atterrissage et règlement au sol ».

Sixième Principe. — « Reconnaissance de la règle d'un traitement spécial pour les aéronefs d'armée, de marine et d'Etat lorsqu'ils sont en service d'Etat, c'est-à-dire service du gouvernement ».

Septième Principe. — « Reconnaissance du droit de transit sans atterrissage pour le trafic international entre deux points placés en dehors du territoire d'un Etat contractant, sous réserve du droit de l'Etat traversé de pouvoir se réserver son propre trafic commercial aérien

et de pouvoir obliger à atterrir à l'aide de signaux convenus tout aéronef le survolant ».

Huitième Principe. — « Reconnaissance du droit de l'utilisation par les aéronefs de tous les Etats contractants de tous les aérodromes publics en admettant le principe que les taxes d'atterrissage seront imposées sans différence basée sur la nationalité ».

Neuvième Principe. — « Reconnaissance d'indemnités mutuelles entre Etats contractants pour couvrir les dommages infligés aux personnes ou aux biens dans un Etat par un aéronef d'un autre Etat contractant ».

Dixième Principe. — « Reconnaissance de la nécessité d'une commission Internationale permanente d'aéronautique ».

Onzième Principe. — « Reconnaissance de cette règle que la convention n'affecte pas les devoirs et les droits des belligérants et des neutres en temps de guerre ».

La Commission de l'aéronautique créa trois sous-commissions : technique, juridique, militaire, composées de techniciens et de juristes désignés par les gouvernements des principales puissances alliées et associées et de la Belgique. Ces sous-commissions chargées par la commission de préparer le texte de la convention prirent comme base de leurs travaux les douze principes énumérés ci-dessus.

La Sous-Commission juridique établit le texte des articles de la convention proprement dite et de l'une de ses annexes, l'Annexe H.

La Sous-Commission technique établit le texte des annexes A, B, C, D, F. et G qui ont un caractère technique extrêmement marqué. Les trois Sous-Commissions se réunirent pour examiner la convention et ses annexes. Un texte d'ensemble fut alors arrêté par la Commission plénière, amendé et finalement rédigé par le Comité de rédaction de la Commission.

La convention portant réglementation de la navigation aérienne internationale, remaniée dans la forme par le Comité des Juristes de la Conférence de la Paix, fut adoptée après discussion par le Conseil suprême dans sa séance du 27 Septembre 1919 et ouverte le 13 Octobre 1919 à la signature des plénipotentiaires des trente-deux puissances alliées et associées énumérées dans son préambule.

La convention fut signée dans les délais prévus par les vingt-six Etats suivants :

Etats-Unis	Equateur
Belgique	France
Bolivie	Grèce
Brésil	Guatémala
Grande-Bretagne	Yougo-Slavie
Canada	Italie
Australie	Japon
Union Sud-Africaine	Panama
Uruguay	Pologne
Nouvelle-Zélande	Portugal
Inde	Roumanie
Chine	Siam
Cuba	Tchéco-Slovaquie

Trois Etats accédèrent ultérieurement à la Convention : Libéria, Pérou, Nicaragua. Trois seulement des

trente-deux Etats énumérés au préambule n'y ont pas encore accédé : Haïti, Honduras, Hedjaz.

Le premier dépôt des ratifications eut lieu le 1^{er} Juin 1922, et quarante jours après ce dépôt, le 11 juillet 1922, la Convention entra en vigueur pour les quatorze Etats signataires suivants :

Belgique	Inde
Bolivie	France
Grande-Bretagne	Grèce
Canada	Japon
Australie	Portugal
Union Sud-Africaine	Siam
Nouvelle-Zélande	Yougo-Slavie

Les adhésions à la Convention furent assez lentes au début, surtout de la part des Etats qui étaient restés neutres durant la guerre. Dès le mois de Novembre 1919, la Suisse, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède se réunirent à Copenhague et déclarèrent qu'ils ne pourraient adhérer à la Convention que lorsqu'elle aurait été modifiée pour reconnaître à tous les Etats contractants le droit de conclure des conventions particulières avec les Etats non parties à la Convention et attribuer un droit de vote égal à tous les Etats représentés à la Commission Internationale de la Navigation Aérienne. Ces deux questions furent mises à l'étude par cette Commission dès son institution en 1922 et résolues par l'adoption de deux protocoles en date du 27 octobre 1922 et du 30 juin 1923. Ces deux protocoles donnèrent satisfaction aux Etats sus-visés, mais ils ne purent entrer en vigueur, à cause des délais nécessaires pour obtenir les ratifications des Etats contractants, qu'en Décembre 1926.

A la suite de ces modifications, cinq des Etats ayant participé aux conférences de Copenhague : la Suède, la Norvège, les Pays-Bas et la Finlande ont adhéré à la Convention.

Depuis Décembre 1919 jusqu'à la fin de l'année 1928, aucune critique nouvelle ne fut officiellement formulée contre la Convention, et le nombre des adhésions s'éleva d'une façon encourageante. Cependant, ce succès n'empêcha pas les Etats contractants de déplorer que certains autres Etats n'eussent pas cru pouvoir adhérer à la Convention, mais comme ces derniers n'avaient pas fait connaître les motifs de leur abstention, il fallait attendre qu'une occasion se présentât d'examiner les griefs qu'ils pouvaient avoir à formuler contre la Convention.

L'occasion se présenta en Octobre 1928 lorsque M. le Docteur Wegerdt, Conseiller Ministériel du Ministère des Communications du Reich allemand, publia, avec l'approbation de son Gouvernement, un article intitulé : « L'Allemagne et la Convention aérienne du 13 octobre 1919 ».

La Commission Internationale de Navigation aérienne décida de réunir une Conférence Universelle pour examiner les propositions allemandes de modifications à apporter à la Convention, en vue de faciliter l'adhésion de tous les Etats à cet accord international et d'assurer l'unité de la réglementation de la navigation aérienne. Le Gouvernement allemand, invité, accepta de se rendre à la Conférence et seize autres Etats non parties à la Convention suivirent son exemple : Allemagne, Amérique (Etats-Unis d'), Autriche, Brésil, Chine, Colombie,

Cuba, Espagne, Estonie, Finlande, Haïti, Hongrie, Luxembourg, Norvège, Panama, Suisse, Vénézuëla.

La Conférence eut lieu à Paris du 10 au 15 juin 1919. Elle adopta à l'unanimité des résolutions finales contenant une série de suggestions relatives aux amendements à apporter au texte alors en vigueur de la Convention. Le protocole apportant à la Convention tous les amendements réclamés fut adopté par la Commission Internationale de la Navigation aérienne le 15 juin 1929. Ce protocole entra en vigueur le 17 mai 1933.

Après les modifications apportées à la Convention les adhésions se sont succédées.

Le 1^{er} Janvier 1938, trente-trois Etats étaient parties à la Convention :

1 — Argentine (République)	18 — Japon
2 — Australie	19 — Lettonie
3 — Autriche	20 — Norvège
4 — Belgique	21 — Nouvelle-Zélande
5 — Bulgarie	22 — Pays-Bas
6 — Canada	23 — Pérou
7 — Danemark	24 — Pologne
8 — Espagne	25 — Portugal
9 — Esthonie	26 — Roumanie
10 — Finlande	27 — Siam
11 — France	28 — Suède
12 — Grande-Bretagne	29 — Suisse
13 — Grèce	30 — Tchéco-Slovaquie
14 — Inde	31 — Union Sud-Africaine
15 — Irak	32 — Uruguay
16 — Etat libre d'Irlande	33 — Yougo-Slavie
17 — Italie	

Quatre Etats seulement ont dénoncé la Convention :
Bolivie (1924) — Panama (1931) — Iran (1933) —
Chili (1937).

L'Allemagne, le Brésil, les Etats-Unis d'Amérique et
l'U. R. S. S. ne sont pas encore parties à la Convention.

Malgré l'abstention regrettable de ces grands Etats, on
peut dire que la convention de Paris est la charte du
droit international de l'Air.

CHAPITRE II

La Convention de Paris du 13 Octobre 1919 Charte internationale de la Navigation Aérienne

La Convention de Paris est divisée en deux parties l'une principale, l'autre accessoire. La première, qui constitue le véritable texte de la Convention comprend quarante-trois articles répartis en neuf Chapitres traitant des principes généraux devant régir la navigation aérienne, de la nationalité des aéronefs, des certificats de navigabilité et brevets d'aptitude, de l'admission des aéronefs des Etats contractants au-dessus des territoires des autres Etats contractants, des règles à observer au départ, à l'atterrissage et en cours de route, des transports interdits, de la Commission Internationale de la navigation aérienne, des dispositions générales à prendre par tous les Etats contractants pour favoriser le développement de la navigation aérienne, des litiges possibles et de leurs règlements.

La deuxième partie est composée de huit annexes de A à H qui constituent des règlements techniques.

Nous étudierons dans ce chapitre les règles de la navigation aérienne posées par la Convention en nous efforçant d'en bien préciser le sens et en soulignant les critiques qu'elles suscitent dans certains cas.

I. — Principes généraux

A. — Souveraineté sur l'espace atmosphérique

La Convention de Paris a mis fin aux vieilles querelles juridiques sur la liberté totale ou partielle de l'air. Elle pose comme principe dans son premier paragraphe que « chaque Puissance a la souveraineté complète et absolue sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ». Pour proclamer le droit total, absolu de l'Etat sous-jacent sur l'air, la Convention ne pouvait s'exprimer en termes plus énergiques. Ce langage cause quelque surprise. Il semble inutile d'ajouter au mot « souveraineté » ces deux mots « complète et exclusive ». Le droit de souveraineté est un droit complet et exclusif se suffisant à lui-même sans qu'on soit obligé de le doubler d'un qualificatif. Les juristes ont recherché les raisons d'une pareille formule. M. de La Pradelle estime que ce sont les Anglais qui ont insisté sur l'adoption de ce principe (1). Comprenant que leur île pouvait être menacée par une attaque aérienne ils voulaient assurer leur sécurité en interdisant l'accès de l'air aux aéronefs. Il ne faut pas perdre de vue que cette législation internationale de l'air a été élaborée sous le signe de la guerre. Les membres de la Conférence de 1919 craignaient que l'aviation civile ne se transformât brusquement en aviation militaire. Si le survol était libre, même en temps de paix, les pilotes pourraient au cours de leurs voyages acquérir sur leurs adversaires des connaissances précieuses qui seraient utilisées en cas de guerre. Il fallait donc pour éviter le danger trouver

(1) De la Pradelle. *Le problème de l'air*, cours professé à l'Institut des hautes études internationales, année 1933-1934 p. 120 et suiv.

une formule juridique qui permet au nom de la souveraineté d'interdire le survol même pacifique. La Convention de 1919 est marquée de l'empreinte de la guerre. C'est, selon l'expression de M. de la Pradelle « une législation d'émotion » qui explique cette conception exorbitante de la souveraineté. S'il est un domaine où la notion absolutiste de la souveraineté doit être écartée, c'est bien celui de l'air. La communauté internationale doit avoir un droit de circulation sur l'air, ce droit ne peut être tempéré que par la nécessité de ne pas porter atteinte aux droits des autres.

La notion de souveraineté prise dans son sens absolu, ne peut, dit avec raison M. Politis, convenir au droit international moderne, qui n'est plus seulement une simple défense contre les guerres et les conquêtes, mais d'abord l'organisation de rapports économiques et sociaux de plus en plus développés (1). La souveraineté, comme la pratique l'a montré, peut être limitée par les obligations créées par le droit international.

Quelle est la limite de l'espace atmosphérique soumis à la souveraineté de l'Etat ? Le paragraphe 2 de l'art. premier de la Convention après avoir posé le principe de la souveraineté complète et exclusive de l'espace aérien au-dessus du territoire, dispose qu'au sens « de la présente convention le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national, métropolitain et colonial et ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire ». Cette définition du territoire exige quelques précisions en ce qui concerne les

(1) Politis. *Les limitations de la souveraineté*. Recueil des cours de l'Académie de droit international, 1925, tome I p. 26.

expressions « territoire colonial » et « eaux territoriales adjacentes audit territoire ».

L'expression « territoire colonial » doit être interprété dans son sens usuel et géographique, visant les continents africain, asiatique et américain, sur lesquels les Etats contractants ou adhérents, peuvent avoir des établissements rattachés à eux par des liens très étroits : colonies, protectorats. D'après les travaux préparatoires, cette expression ne saurait être étendue dans un sens plus large. Elle ne s'applique pas aux installations que les ressortissants des Etats pourraient fonder, par exemple, dans les régions polaires (1).

L'interprétation de l'expression « eaux territoriales adjacentes » audit territoire a soulevé une difficulté. L'Etat est souverain sur l'air situé au-dessus de la mer territoriale, mais quelle est l'étendue de l'air maritimo-territoriale ? Malgré les discussions, il est admis par la doctrine et la pratique que cette étendue est de trois milles. C'est sur ces trois milles que la souveraineté de l'Etat côtier s'étend de la même manière que sur le territoire ferme, c'est donc jusque là que s'étend l'air qui peut être fermé.

L'air situé au-dessus de la haute mer est libre. Les aéronefs peuvent y circuler sans restriction.

L'affirmation du principe de la souveraineté est contenue dans de nombreuses conventions bilatérales, dans la Convention Ibéro-Américaine de 1926, et dans la Convention pan-américaine de la Havane de 1928. C'est au nom de ce principe que les Etats ont le droit d'éta-

(1) Kroell. *Traité de droit international public aérien*. Tome I p. 111 et suiv.

blir des règles pour réglementer la circulation aérienne au-dessus de leur territoire. Le droit des Etats de légiférer au sujet de l'air se traduit surtout par un ensemble de règles qui ont pour but de sauvegarder leur sécurité. Ce sont ces règles qu'édicte la Convention de Paris.

B. — Droit de passage inoffensif

Après avoir proclamé l'existence de la souveraineté complète et absolue sur l'espace aérien au-dessus du territoire (art. 1 de la Convention Internationale du 13 Octobre 1919), les Etats comprenant l'immense valeur du nouveau moyen de transport si rapide, sentirent qu'ils devaient s'efforcer d'assurer son développement, et ils s'accordèrent réciproquement un droit de passage : « chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix aux aéronefs des autres Etats contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies par la présente convention soient observées » (art. 2).

Le droit de passage inoffensif accordé par les Etats avait été réclamé par la doctrine dès le début de la discussion sur le régime juridique de l'air. L'expression « passage inoffensif » innocent passage en anglais a été emprunté au droit de la mer. L'institut de Droit International en 1894, l'avait insérée dans sa formule relative aux droits de souveraineté de l'Etat sur la mer côtière : « l'Etat a un droit de souveraineté sur une zone de la mer qui baigne la côte, sauf le droit de passage inoffensif ». Cette expression fut reprise par les Congrès de juristes réunis pour rédiger un code international de l'air. La délégation allemande du Comité

de Doctrine au Congrès de Francfort avait adopté le texte suivant : « aucun Etat ne doit en temps de paix interdire le passage inoffensif »... L'expression fut reproduite dans le projet de Convention préparé par la Commission de l'Aéronautique à la Conférence de la Paix et passa ensuite dans le texte de la Convention.

Le droit de passage accordé aux aéronefs des Etats étrangers est considéré par M. Kroell dans son « *Traité de Droit International Public aérien* » comme une « servitude de droit international public » (1). Dans l'intérêt de la navigation aérienne, chaque Etat contractant consent à limiter sa souveraineté complète et exclusive sur son espace aérien en accordant aux autres Etats contractants un droit de passage inoffensif. Les Etats contractants peuvent seuls se prévaloir de ce droit qui constitue pour eux un privilège et non un droit naturel au profit de tous les Etats. Le déplacement des aéronefs appartenant aux non-contractants est assujéti au régime d'une autorisation préalable et de la dérogation temporaire limitée.

L'exercice du droit de passage est limité au temps de paix, il cesserait en cas de guerre. En effet, l'Art. 38 de la Convention déclare : « En cas de guerre, les stipulations de la présente convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres ». Dès que l'état de guerre existera entre un Etat contractant et un autre Etat, partie à la Convention ou étranger à celle-ci, chacun des contractants reprendra sa liberté d'action

(1) Kroell. *op. cit.* p. 192.

et aura le droit de fermer son atmosphère à la circulation aérienne.

La Convention de Paris, ayant accordé au profit des contractants un droit de passage, véritable privilège, a posé les conditions dans lesquelles il doit être exercé par les bénéficiaires. En premier lieu, il doit être « inoffensif » ou « innocent » suivant le terme de la rédaction anglaise (1).

Que faut-il entendre par ces mots : « passage inoffensif » ?

Un passage qui n'est pas inoffensif peut résulter soit d'un acte hostile aux intérêts primordiaux de l'Etat sous-jacent, soit d'une simple attitude. Par exemple, un aéronef privé, dont le pilote ou les passagers lanceraient des tracts politiques contre l'Etat survolé, n'effectuerait pas un passage inoffensif. Par contre un aéronef de commerce dont le pilote et les passagers observeront les prescriptions en vigueur accomplira un passage inoffensif. Mais il n'y a pas que la sécurité publique de l'Etat survolé qui doit être protégée, il y a aussi les personnes et les biens de ses nationaux. Pour les sauvegarder, la Convention soumet le passage de l'aéronef à certaines règles, comme l'interdiction du jet d'objets, etc... Nous dirons donc que le passage sera inoffensif lorsque son exercice a lieu dans les conditions normales et habituelles de vol de l'aéronef, et qu'il ne constitue pas une attitude ou un acte préjudiciable aux intérêts fondamentaux de l'Etat sous-jacent ni aucune atteinte à la propriété privée de ses nationaux.

(1) Tombs *International Organization in European air Transport*, New-York, 1936 p. 53.

En second lieu, pour exercer un droit de passage inoffensif, l'aéronef devra respecter les règles générales établies par la Convention.

Dans la pratique, pour qu'un aéronef puisse exercer son droit de passage, il doit :

1° — avoir la nationalité d'un des Etats contractants à la Convention.

2° — se conformer aux règles établies par la Convention en matière de police de la circulation et des dispositions relatives à la sécurité.

3° — ne pas se livrer aux transports interdits et posséder le cas échéant les documents exigés pour la navigation internationale.

4° — suivre l'itinéraire fixé, ne pas survoler les régions interdites et obéir aux injonctions reçues.

Les règles auxquels les aéronefs sont soumis pour être admis sur le territoire des autres Etats sont appliquées sans distinction de nationalité. La Convention pose à cet égard le principe d'une complète égalité de traitement.

C. — Restriction de la liberté de passage **Zones interdites**

Les Etats, soucieux de leur conservation et de leur sécurité ont apporté au principe de la liberté de circulation d'importantes restrictions qui entravent la navigation aérienne. Les Gouvernements se sont réservé le droit d'interdire le survol de certaines zones de leur territoire, dites « interdites ». Certaines parties de l'espace aérien peuvent ainsi être fermées entièrement à la circulation des aéronefs. L'Art. 3 de la Convention dispose :

« Chaque Etat contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique aux aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire ».

« L'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés aux autres Etats ainsi qu'à la Commission internationale de Navigation aérienne ».

En se réservant la faculté de créer des zones interdites, les Etats ont voulu mettre à l'abri d'investigations indiscretes les ouvrages servant à la défense nationale ou les régions offrant un intérêt militaire. Malheureusement, les gouvernements ont fait un usage immodéré de cette faculté. Certains Etats, ont aujourd'hui à leurs frontières, de véritables ceintures de zones interdites dans lesquelles ne subsistent que des couloirs de franchissement souvent trop étroits. L'existence de telles zones a été vivement critiquée, elles gênent grandement la navigation aérienne. On peut les comparer à des îles dans les mers, qui constituent un obstacle pour les marins ; dans l'air, ces obstacles sont encore plus gênants, parce qu'invisibles. L'existence de ces zones dans la proximité d'une route aérienne complique l'exécution du vol. Aujourd'hui, certains vols sont exécutés sans visibilité et il n'est pas désirable que le pilote soit obligé de changer son compas de route et de dévier de sa route directe. Du reste, on ne peut pas toujours éviter qu'un

avion qui a volé dans ou au-dessus des nuages survole une zone interdite en retrouvant la visibilité terrestre.

La Chambre de Commerce internationale a signalé certaines zones interdites particulièrement gênantes au cours d'une enquête qu'elle a faite sur les entraves à la navigation aérienne (1). L'abord de ports importants, comme ceux de Cherbourg, d'Oslo et de Tunis est gêné par des zones interdites qui obligent à des détours. Ce sont encore des zones interdites qui ne rendent l'approche de Sofia possible que par des passes souvent couvertes de nuages bas. Une zone interdite située entre la Corse et la Sardaigne oblige les aéronefs à effectuer un parcours de cinquante milles au-dessus de la mer, alors que, par le détroit, le trajet direct ne serait que de dix-huit milles. Ces zones, créées pour des raisons de défense nationale sont très nombreuses et très étendues. Elles gênent l'exploitation des lignes aériennes et devraient être réduites. Il n'apparaît pas d'ailleurs que l'interdiction du survol de zones aussi larges et aussi nombreuses puisse être véritablement opérante du point de vue de la défense nationale. Ces interdictions peuvent se justifier lorsqu'elles se bornent à empêcher le survol des champs de tir, par exemple. Mais il faudrait que ces zones soient réduites au strict minimum, à la fois quant à leur nombre et quant à leurs dimensions.

L'ancien art. 3 de la Convention interdisait le survol des zones interdites à tous les aéronefs nationaux aussi bien qu'étrangers. Depuis la mise en vigueur, le 17 Mai 1933 du texte modifié par le protocole du 15 Juin 1929,

(1) Chambre de commerce Internationale. Plesman, *Rapport sur les entraves à la navigation aérienne*. Document n° 5.542.

chaque Etat contractant peut autoriser, à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique, le survol de ces zones par ses aéronefs nationaux. Dans ce cas, les autorisations exceptionnelles accordées devront être notifiées à tous les autres Etats contractants, ainsi qu'à la Commission Internationale de navigation aérienne.

D. — Interdiction temporaire du survol en temps de Paix.

L'amendement apporté à la Convention par le protocole du 15 Juin 1929 contient une deuxième restriction de la liberté de passage, art. 3, alinéas 4 et 5 : « Chaque Etat contractant se réserve en outre le droit, en temps de paix, dans des circonstances exceptionnelles, de restreindre ou d'interdire provisoirement et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité aux aéronefs de tous les autres Etats.

Une telle décision sera rendue publique, notifiée à tous les Etats contractants et communiquée à la Commission Internationale de la Navigation aérienne ».

Cette interdiction a été édictée par la Convention pour permettre à un Etat menacé de prendre immédiatement les mesures propres à assurer sa défense en cas de troubles intérieurs ou de danger extérieur. Mais l'Etat devra s'efforcer de ne recourir à cette mesure que dans des circonstances exceptionnelles afin de ne pas gêner la navigation aérienne des autres Etats.

E. — Le Droit de transit

Avec le droit de passage que nous venons d'étudier, les Etats contractants jouissent d'un droit de transit à travers l'atmosphère des Etats étrangers. L'Art. 15 de la Convention pose le principe que tout aéronef de l'un des Etats contractants a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir, il doit toutefois suivre l'itinéraire que l'Etat survolé aurait fixé à cet effet. Il doit en outre, pour des raisons de police générale, atterrir chaque fois qu'il en reçoit l'ordre au moyen de signaux réglementaires. En ce qui concerne les devoirs d'atterrissage, le troisième alinéa du même article établit que tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur l'un des aérodromes fixés par lui (aérodromes douaniers) et dont la liste doit être notifiée à tous les Etats contractants, par l'intermédiaire de la Commission Internationale de la Navigation Aérienne.

Ces dispositions sont destinées à permettre à l'Etat survolé de contrôler le passage dans son atmosphère des aéronefs venant de l'étranger. Il faut qu'il puisse se rendre compte si les aéronefs survolant son territoire se conforment aux règles de la circulation internationale édictées par la Convention.

*
**

II. — Nationalité des Aéronefs

Il faut que l'aéronef ait une nationalité pour permettre à l'Etat de bien l'identifier. En raison de ses droits de souveraineté, l'Etat doit pouvoir contrôler la navigation aérienne au-dessus de son territoire.

La Convention de Paris (Art. 6) prévoit que l'aéronef

doit avoir une nationalité. Cette nationalité est déterminée par une immatriculation sur les registres de l'Etat, d'après les prescriptions établies par la Convention (annexe A). Suivant l'ancien Art. 7, il fallait en outre, pour que l'immatriculation put se faire dans un Etat, que l'aéronef appartienne en entier aux ressortissants de cet Etat, et pour le cas où il appartenait à une Société, il était nécessaire que cette Société possédât la nationalité de l'Etat dans lequel se faisait cette immatriculation, c'est-à-dire que le Président et les deux tiers des Administrateurs au moins aient cette nationalité. Cette disposition a été très critiquée comme entravant dans tous les pays le changement de propriétaire, et par conséquent l'acquisition et la vente d'aéronefs. En effet sous ce régime, un Américain résidant en Angleterre peut bien acheter un avion dans ce pays et en devenir le propriétaire légal, mais il ne pourra pas le mettre en circulation, ni le faire voler, cet appareil ne pouvant être immatriculé en Angleterre. Il devra demander l'immatriculation dans le pays dont il possède la nationalité, c'est-à-dire les Etats-Unis, bien qu'il ait sa résidence habituelle en Angleterre. En raison des vérifications techniques auquel un avion doit être régulièrement soumis, et auxquelles doivent normalement procéder les services de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, l'obligation d'immatriculer l'aéronef dans le pays de l'acquéreur ne représente ni plus ni moins que l'impossibilité d'acquérir l'avion.

Le protocole du 15 Juin 1929, entré en vigueur à la date du 17 Mai 1933 a remplacé l'art. 7 par un texte nouveau stipulant que « l'immatriculation des aéronefs sera faite conformément aux lois et aux dispositions spécia-

les de chaque Etat contractant ». La nouvelle règle n'a pas été jugée satisfaisante parce que les Etats maintiennent encore dans leurs législations nationales les dispositions de l'ancien art. 7 de la Convention. Pour qu'une amélioration se produise, il faudrait que tous les pays renoncent à subordonner l'immatriculation d'un aéronef sur le registre aéronautique à la nationalité du propriétaire.

Comme un aéronef ne peut posséder qu'une seule nationalité, il ne peut être immatriculé valablement dans deux Etats à la fois (Art. 8).

Les Etats contractants doivent échanger entre eux et transmettre chaque mois à la Commission Internationale de Navigation aérienne (C. I. N. A.) les copies des inscriptions et radiations d'inscriptions effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent (Art. 9). Ces communications sont adressées au Secrétaire général de la C. I. N. A. et publiées au « Bulletin de renseignements ».

En outre, l'aéronef doit avoir un signe distinctif propre qui l'individualise, tel le nom d'un bateau. L'Art. 10 de la Convention prévoit qu'il devra porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

Avant la révision de la Convention de 1929, le principe de la nationalité avait des conséquences importantes, relativement à la circulation des aéronefs sur le territoire des divers Etats contractants. L'Art. 5 était rédigé en ces termes : « Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un

aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants, à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette Convention ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses annexes. Cette Convention particulière sera communiquée à la Commission Internationale de la navigation aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants ». Les dispositions de cet Art. 5 présentaient de sérieux inconvénients en raison de leur caractère coercitif et furent très discutées. Le Protocole du 15 Juin 1929 a modifié ainsi l'Art. 5 : « Chaque Etat contractant a le droit de conclure des conventions particulières avec des Etats non-contractants.

Les stipulations de ces conventions particulières ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la Présente Convention.

Ces conventions particulières dans toute la mesure compatible avec leur objet ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux de la Convention.

Elles seront communiquées à la Commission Internationale de la Navigation aérienne ».

Les nouvelles dispositions de l'Art. 5 ne soulèvent aucune critique jusqu'à présent, les Etats parties à la Convention n'ont jamais conclu avec des Etats non-contractants des accords particuliers dont les règles soient en contradiction avec les principes généraux de la Convention (1).

(1) Voir Roper *La Convention Internationale du 13 Octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne*. Sirey 1930 p. 129.

III. — Documents obligatoires pour l'aéronef

L'aéronef pour circuler doit être muni d'un certain nombre de documents énoncés dans l'Art. 19 :

Un certificat d'immatriculation.

Un certificat de navigabilité.

Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage.

S'il transporte des passagers, la liste nominative de ceux-ci.

S'il transporte des marchandises, le connaissement et le manifeste.

* *

IV. — Règles relatives à la sécurité de la navigation aérienne

De même que pour la navigation maritime, il a été édicté des règles pour la sécurité des navires et pour la sauvegarde des vies humaines en mer (Convention de Londres du 31 Mai 1927), de même un ensemble de règles a été établi par la Convention de Paris pour la sécurité de la navigation aérienne :

A. — Certificats de navigabilité. Brevets et licences.

Avant de pouvoir être autorisé à naviguer, l'aéronef doit offrir des conditions techniques minima de sécurité. Chaque Etat au moment de l'immatriculation doit vérifier si l'appareil remplit les conditions voulues. Il doit lui délivrer un certificat de navigabilité : c'est à cette condition que l'aéronef peut procéder au survol (art. 13, alinéa 2).

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef, doi-

vent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences livrés dans les conditions qui sont prévues au point de vue technique dans les annexes de la Convention ou qui sont rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité (art. 12). Ces documents seront reconnus valables par les autres Etats. Toutefois chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son territoire les brevets et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

B. — Appareils de télégraphie sans fil

La Convention de Paris énonce, à son Art. 14, le principe que tout aéronef affecté à un transport public et susceptible de recevoir au moins dix personnes doit être muni d'un appareil de télégraphie sans fil (émission et réception) dont les modalités d'emploi ont été déterminées par la Commission Internationale Aérienne. L'art. 14 prévoit en outre qu'aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité et que ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

C. — Règles de vol

La convention édicte les règles que doivent observer les aéronefs au départ, à l'atterrissage et au cours du vol. Ces règles que nous ne pouvons énumérer ici sont insérées dans l'annexe D de la Convention, elles ont pour but de réglementer matériellement la navigation aérienne pour éviter les accidents.

D. — Sauvetage des aéronefs

L'article 22 de la Convention établit que les aéronefs des Etats contractants ont droit pour l'atterrissage notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux. L'art. 23 ajoute que le sauvetage des aéronefs perdus en mer est réglé, sauf convention contraire par les principes du droit maritime. Cette question fait l'objet d'études et d'ententes internationales.

L'art. 24 d'autre part prescrit que tout aéroport d'un Etat contractant, s'il est ouvert moyennant paiement de certains droits à l'usage public des aéronefs nationaux sera ouvert dans les mêmes conditions, aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants. Ce sont là deux principes strictement liés l'un à l'autre, qui règlent la question délicate du traitement des aéronefs en territoire étranger sur la base d'une complète uniformité.

*
**

V. — Règles relatives à la défense des intérêts des Etats

La Convention pose tout un ensemble de règles destinées à protéger les intérêts politiques, économiques, militaires, sanitaires des Etats. Ces règles découlent du principe que les Etats sont souverains sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire.

A. — Transports interdits

Le transport par aéronef de munitions, d'explosifs ou de liquides inflammables est interdit en raison du péril qu'il présenterait pour l'Etat survolé (Art. 26). La

Convention reconnaît en outre aux Etats pour éviter le danger d'espionnage le droit d'interdire ou de régler le transport et l'emploi d'appareils photographiques. Il est également interdit de lancer d'un aéronef en l'air d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

B. — Droit de Visite

L'art. 21 reconnaît qu'au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays survolé auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

Pour exercer le droit de visite, l'Etat peut, pendant le survol de son territoire, obliger l'aéronef à atterrir. Cette disposition est prise pour que l'Etat survolé puisse s'assurer que l'aéronef étranger ne contrevient pas aux règles de la Convention, en se livrant par exemple à des trafics interdits.

C. — Devoirs d'atterrissage

Les aéronefs étrangers qui se rendent d'un pays dans un autre doivent atterrir uniquement sur des aérodromes spéciaux, dits : « aérodromes douaniers » dont la liste est fixée d'avance par chaque Etat, et dont l'existence a fait l'objet d'une communication préalable et réciproque (Art. 15).

Les aéronefs qui sont autorisés à se poser exceptionnellement sur des aérodromes autres que les aérodromes douaniers sont les aéronefs postaux, ceux des compagnies de transport aérien régulièrement constituées et autorisées et ceux appartenant à des membres

de sociétés de tourisme reconnues et ne se livrant ni au transport public des personnes, ni au transport de marchandises.

D. — Engagement des Etats contractants en ce qui concerne la circulation des aéronefs nationaux à l'étranger.

« En vertu de l'Art. 25 de la Convention, chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous les aéronefs naviguant au-dessus de son territoire, ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent se conforment aux règlements prévus à l'annexe D ».

Il est à remarquer que l'annexe D est un code presque complet de la circulation aérienne énonçant des règles minutieuses relativement aux feux, aux signaux, à la circulation aérienne en général, au lest, etc... En raison des engagements pris par les Etats, conformément à l'Art. 15, l'observation de ces règles par les aéronefs circulant à travers l'atmosphère de n'importe quel Etat contractant, est parfaitement assurée. De plus, selon les termes du dernier alinéa de l'Art. 25, chaque Etat s'engage à assurer la poursuite et la punition des contrevenants.

E. — Vols des aéronefs sans pilote

Pour des raisons chronologiques bien évidentes, la Convention de 1919 n'envisageait pas, dans sa première rédaction, la question de l'admission sur un territoire étranger des aéronefs susceptibles d'être dirigés sans

pilote. Mais la question a été examinée au cours de la Session de la Commission Internationale de la navigation aérienne de Juin 1929, et résolue dans le sens qu' « aucun aéronef d'un Etat contractant susceptible d'être dirigé sans pilote, ne peut sans autorisation spéciale survoler sans pilote le territoire d'un autre Etat contractant ». Un alinéa a été rédigé à cet égard et inséré comme alinéa 2 de l'Art. 15 de la Convention dans le Protocole du 15 Juin 1929.

F. — Aéronefs d'Etats

L'art. 30 de la Convention déclare que seront considérés comme aéronefs d'Etat :

Les aéronefs militaires.

Les aéronefs exclusivement affectés à un Service d'Etat, tels que postes, douanes, police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis de ce chef à toutes les dispositions de la Convention.

L'art. 31 définit l'aéronef militaire en ces termes : « Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire ».

Cette définition a été critiquée par certains juristes qui lui ont reproché d'être uniquement établie d'après un critérium subjectif, à savoir le commandant de l'aéronef et de perdre de vue les critères objectifs tels

que par exemple les caractéristiques techniques, les propriétaires et les détenteurs des aéronefs (1).

L'Allemagne en 1929, lors de la Conférence de révision de la Convention et la Bulgarie en 1933, au cours de la session de la Commission Internationale de Navigation aérienne ont proposé une nouvelle définition en tenant compte du critérium objectif, notamment des marques d'identité. La question a été discutée mais sans résultat, elle ne semble pas devoir être encore résolue (2).

Les aéronefs militaires ne peuvent survoler le territoire d'un Etat et y atterrir que s'ils sont munis d'une autorisation spéciale. Dans ce cas, ils jouissent des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre (Art. 32). Ils sont notamment exempts du droit de visite de la part des agents de l'Etat sur le territoire duquel ils seront autorisés à atterrir. Toutefois, le second alinéa de l'Art. 32 établit une exception. « Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis, ou sommé d'atterrir, n'acquerra par ce fait aucun des privilèges prévus à l'alinéa premier ».

Cette disposition qui se comprend fort bien lorsqu'elle s'applique à des aéronefs militaires survolant indûment un Etat, sommés ou requis d'atterrir, paraît

(1) *Vers une révision de l'article 31 de la Convention de Paris* par E. Riesch. *Revue générale de droit aérien* 1936 p. 20.

(2) Les conventions bilatérales conclues par la Hongrie avec l'Italie et avec la Pologne contiennent une définition plus large que celle de la Convention de Paris. Elles comprennent par aéronefs militaires les aéronefs qui font partie de quelque armement militaire ou dont le caractère militaire par suite de leurs marques militaires ou autrement, peut être constaté sans aucun doute, ou dont le commandant est une personne appartenant à quelque service militaire.

Voir A. Sillay. *Le droit aérien hongrois*, *Revue générale de droit aérien* 1937 p. 206.

s'expliquer moins lorsque l'atterrissage de l'aéronef est forcé, c'est-à-dire dû à un cas de force majeure. Un aéronef militaire en détresse qui se trouve obligé d'atterrir dans un terrain de secours à proximité de la frontière d'un Etat voisin n'est pas moins intéressant qu'un aéronef militaire possédant une autorisation spéciale d'atterrissage. Le sous-comité juridique en rédigeant l'Art. 32 n'a pas voulu faire de distinction pour des raisons de sécurité. Un aéronef militaire aurait pu prétexter une panne pour se livrer à des investigations d'ordre militaire de nature à compromettre la défense nationale d'un Etat. Il fallait qu'on puisse contrôler l'atterrissage forcé de l'aéronef militaire pour se rendre compte de ses intentions.

G. — Protection de la propriété industrielle

L'article 18 de la Convention contient une clause relative à la sauvegarde de la propriété industrielle qui est protégée par la Convention Internationale du 20 Mars 1883. Aux termes de cet article, « tout aéronef passant en transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie ».

Cette disposition a pour but d'éviter toute interruption fâcheuse de la circulation internationale des aéronefs, interruption qui pourrait éventuellement être ins-

pirée par des raisons de concurrence commerciale, sous prétexte de revendication d'un droit de propriété industrielle.

H. — Cabotage aérien

L'art. 16 de la Convention dispose que « chaque Etat aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire. Ces réserves seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission Internationale de navigation aérienne, qui les notifiera aux autres Etats contractants ». Le droit établi par cet article a pour but de défendre les intérêts économiques et commerciaux des Etats, il permet à chaque Etat d'exercer le monopole des communications aériennes entre deux points de son territoire. Il correspond à ce qu'en marine on appelle cabotage, genre de transport dont les traités internationaux prévoient généralement le monopole en faveur de l'Etat intéressé.

Bien que la Convention reconnaisse aux Etats contractants le droit exclusif d'exercer le cabotage aérien, elle veut arriver indirectement à empêcher que ce droit soit effectivement exercé. En effet, l'Art. 17 autorise chaque Etat à opposer presque à titre de rétorsion, les mêmes réserves et restrictions aux aéronefs de l'Etat qui a fait usage de ce droit, et cela même lorsque ces réserves et restrictions ne sont pas appliquées aux autres Etats contractants.

L'art. 16 présente certaines lacunes. D'une part, il réserve le droit de cabotage aux aéronefs nationaux, c'est-à-dire aux aéronefs dont les nationaux sont pro-

priétaires, d'après les règles de la nationalité que nous avons étudiées plus haut. Or, il peut arriver, fait remarquer M. Kroell (1) qu'un aéronef dont le propriétaire ait la nationalité de l'Etat dans lequel son appareil est immatriculé, ait loué son appareil à un étranger, personne physique ou société. L'exploitant étranger pourra ainsi se livrer au cabotage national, que la Convention a voulu expressément réserver aux nationaux, si les contractants font usage de la faculté que leur donne l'art. 16. M. Kroell estime avec raison à notre sens qu'il eût été préférable de parler dans cet Art. 16 « d'aéronefs appartenant à ou exploités par des nationaux », afin de supprimer toute ambiguïté et empêcher des interprétations contraires à l'esprit du texte. Les rédacteurs ont voulu éviter que les étrangers viennent concurrencer les nationaux d'un Etat, sur leur propre territoire et leur enlèvent une source de revenus qui doit normalement leur être réservée. D'autre part l'expression, « transport commercial » employée dans cet article n'est pas très nette et peut être prise dans un sens différent. La C. I. N. A. a chargé son sous-comité juridique d'examiner l'interprétation de ces mots et de préparer un texte plus précis.

En outre, le sous-comité juridique a pensé qu'il fallait restreindre la portée du cabotage aérien et il a envisagé à cet effet les trois solutions suivantes :

1) Restreindre le sens du mot « territoire » employé par l'Art. 16 de la Convention de manière à ne pas l'appliquer plus qu'à chacun des territoires métropolitains, de protectorats coloniaux, sous-mandats ou dominions,

(1) Voir Kroell op. cit. p. 173 et suiv.

séparément, en excluant toute possibilité de cabotage entre eux.

2) Si cette solution paraissait excessive, rechercher s'il ne serait pas possible de constituer parmi ces différents territoires des groupes de territoires, entre lesquels le monopole de cabotage ne pourrait être réservé.

3) admettre qu'à l'avenir ne sera pas considéré comme cabotage, un transport entre deux points du territoire national, s'il comporte une escale intermédiaire en territoire étranger.

La Sous-Commission ayant rencontré des difficultés de la part des Etats contractants a dû abandonner l'idée de modifier l'art. 16 dans un sens restrictif. Elle se contenta d'adopter une résolution recommandant aux Etats contractants « de ne pas invoquer l'Art. 16 de la Convention pour réserver à leurs aéronefs nationaux, le transport des personnes et des marchandises entre deux régions géographiquement distinctes, appartenant toutes deux à leur territoire, au sens de l'Art. premier de la Convention, lorsque les deux points les plus rapprochés de ces régions ne pourront pas être reliés normalement par un vol sans escale ».

I. — Etablissement des voies internationales de Navigation Aérienne

Le dernier alinéa de l'Art. 15, prévoit que l'« établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés ».

Les Etats adhérents à la Convention de 1919 ont discuté pendant longtemps sur la valeur précise de cette clause qui a donné lieu à de vives controverses.

La sous-commission juridique à la Conférence de la Paix dans son projet de Convention proposa un Art. 15 dont le dernier alinéa était ainsi libellé : « L'établissement des lignes internationales de communications aériennes est subordonné à l'assentiment des Etats survolés ». Il ressort des procès-verbaux que la sous-Commission en employant l'expression « lignes internationales » a entendu dire « services internationaux desservant une ligne internationale ». La délégation britannique, se basant sur la liberté de passage, pensa qu'il s'agissait dans la proposition visée de « voies internationales » — International Airways — et non de lignes internationales — air lines —. L'établissement de ces voies, c'est-à-dire de l'ensemble de travaux à terre faits le long d'une route aérienne, aéroports et autres installations, serait subordonné à l'assentiment des Etats survolés, mais une fois ces voies établies, les aéronefs de tous les Etats contractants auraient le droit de les utiliser. Après une discussion à ce sujet, la Commission décida de remplacer le mot « lignes » par le mot « voies ». L'alinéa ainsi rectifié fut inséré dans le texte définitif de la Convention.

En 1928, un dissentiment s'éleva au sein de la Commission Internationale de Navigation Aérienne entre les délégations belge et britannique à propos de l'interprétation de cet alinéa.

La délégation belge, invoquant le principe de la souveraineté « complète et exclusive » prévue à l'Art. premier de la Convention estimait qu'une ligne internationale de navigation aérienne ne saurait être organisée ni exploitée sans l'assentiment de l'Etat survolé. La dé-

légation britannique soutenait qu'une pareille interprétation n'était pas conciliable avec le droit de passage inoffensif accordé par l'Art. 2 de la Convention.

L'accord s'étant révélé impossible, la discussion fut reprise lors de la Conférence extraordinaire de la C. I. N. A. en Janvier 1929.

La délégation allemande proposa un nouveau texte stipulant que l'installation et l'exploitation de lignes régulières de navigation aérienne devrait faire l'objet d'un accord spécial entre les Etats intéressés. La délégation britannique, montrant une attitude plus libérale proposa que seul l'établissement des voies aériennes devrait être subordonné à l'assentiment des Etats survolés.

La Conférence, invitée à choisir entre les deux thèses adopta le principe contenu dans la proposition allemande. Quatre Etats, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Suède se prononcèrent en faveur de la liberté.

Après ce vote, la Conférence décida de proposer le remplacement du texte du dernier alinéa de l'Art. 15 par le suivant : « Chaque Etat contractant pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escale sur son territoire ». La délégation britannique proposa alors d'ajouter à cet alinéa : « Cette autorisation ne peut être refusée que pour des motifs raisonnables ». Cette proposition fut rejetée par 19 voix contre 11. Toutefois la Conférence décida à l'unanimité de recommander à la C. I. N. A. d'attirer l'attention des gouver-

nements des Etats sur l'esprit dans lequel la Conférence avait rédigé un nouveau texte demandant aux Etats de ne refuser l'autorisation prévue au dernier alinéa de l'Article 15 que pour des motifs raisonnables.

Le système de la Convention de Paris est critiquable, il a nui au développement du trafic aérien qu'il subordonne au bon vouloir des Etats. Les Gouvernements sont libres de refuser à une Compagnie étrangère, l'autorisation d'établir une ligne internationale. De ce fait peut être interdit l'établissement de services aériens entre des villes déterminées situées de part et d'autre de frontières. L'installation de plusieurs lignes, surtout les lignes transcontinentales ont été souvent retardées à cause du refus d'autorisation d'un des nombreux pays que la ligne doit survoler. Ainsi pendant longtemps les lignes impériales anglaises vers les Indes et l'Afrique du Sud eurent leur point de départ à Brindisi seulement. Tout le transport devait utiliser le chemin de fer de Paris à Brindisi, parce que l'Italie refusait à la Grande-Bretagne le survol de son territoire.

Ce système apporte une entrave considérable à la navigation aérienne. La Chambre de Commerce internationale a attiré l'attention des pouvoirs publics sur cette question par une résolution de son Congrès de Vienne (1933) qui fut présentée à la Conférence économique mondiale de Londres. Malheureusement, le point de vue des Gouvernements intéressés n'a guère changé. Il faudrait modifier l'Article 15 de la Convention en stipulant que le consentement déjà facultatif pour l'établissement d'une ligne aérienne internationale pourrait seulement être refusé pour des motifs raisonnables,

inspirés, par exemple, par des raisons de sécurité publique.

J. — Coopération des Etats relativement à la navigation aérienne

En vertu de l'Article 15 de la Convention, les Etats contractants s'engagent à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à la centralisation et à la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes, ou spéciales (conformément aux dispositions de l'annexe G), à la publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi qu'à l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques (question réglée par l'annexe F) et à l'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, à l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires, ainsi qu'à l'observation des règlements radiotélégraphiques continentaux. L'article 36 autorise les Etats à conclure des accords spéciaux relatifs à la douane, à la police aérienne, à la poste ou à tout autre objet d'intérêt commun, pourvu que ces accords soient conformes aux principes généraux édictés par la Convention. Ces deux articles permettent ainsi aux Etats contractants d'organiser entre eux une étroite coopération très utile pour le développement de la navigation aérienne.

K. — Conséquences de l'état de guerre sur la Convention de Paris

En cas de guerre, dit l'Art. 38, les stipulations de la Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

L. — Adhésion. Dénonciation.

Tout Etat sera admis à adhérer à la Convention. Cette adhésion devra être notifiée au Gouvernement Français et par celui-ci, à tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention pourra être dénoncée. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au Gouvernement Français qui en donnera connaissance aux autres parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après cette notification et vaudra seulement au regard de la puissance qui y aura procédé.

*
**

VI. — Annexes

La deuxième partie de la Convention comprend huit annexes qui constituent des règlements techniques, savoir :

Annexe A. — Classification des aéronefs et définitions. Marques à porter sur les aéronefs — Immatriculation des aéronefs — Indicatifs d'appel.

Annexe B. — Certificat de navigabilité.

Annexe C. — Livres de bord.

Annexe D. — Règlement sur les feux et signaux — Règles de la circulation aérienne.

Annexe E. — Réglementation de la délivrance et du renouvellement des licences — Examens médicaux — Brevets d'aptitude.

Annexe F. — Cartes et repères aéronautiques.

Annexe G. — Centralisation et distribution des renseignements météorologiques.

Annexe H. — Douanes. — Cette annexe est la plus

importante de la Convention et dépasse le domaine technique. Les règles générales qu'elle édicte ont trait au départ et à l'atterrissage des aéronefs sur des aérodromes déterminés, au franchissement des frontières, à l'interdiction du jet en cours de vol, à la rédaction du manifeste pour les marchandises, aux vérifications au départ et à l'arrivée de l'aéronef, aux droits dus par les aéronefs, au transit aérien, aux sanctions prises contre les aéronefs contrevenants. L'annexe H a été modifiée par un protocole en date du 1^{er} Juin 1935, mais tous les Etats contractants ne l'ont pas encore signé et ratifié.

Nous ne pouvons pas sans dépasser le cadre de notre étude, donner une analyse des annexes de la Convention.

CHAPITRE III

La Commission Internationale de la Navigation Aérienne (C. I. N. A.) (1)

La Commission Internationale de la Navigation Aérienne, dont la création résulte de l'Article 34 de la Convention du 13 Octobre 1919 est une institution très originale. C'est une commission permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations, et ayant pour attribution de recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou de lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la Convention, de notifier les changements adoptés, d'exercer les fonctions dévolues par l'art. 34 et par les art. 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36, et 37 de la Convention, d'apporter tout amendement aux dispositions des Annexes A à G. En ce qui concerne ces annexes, la C. I. N. A. peut leur apporter toutes les modifications qu'elle estimera désirable. Il n'est pas fait mention de l'annexe H sur les douanes parce que les dispositions qu'elle contient ne concernent pas seulement la technique aéronautique. La C. I. N. A. a encore pour attribution de centraliser et de communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical,

(1) Voir Roper. *Qu'est-ce que la Cina ?* 1937. Pignochet, *La commission Internationale de navigation aérienne*. Les Editions Internationales, Paris 1936.

intéressant la navigation aérienne, d'assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, et de donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

La Commission est à la fois un Parlement international et un Conseil chargé de l'application de la Convention, un tribunal jugeant en premier et dernier ressort les conflits relatifs aux annexes A à G, un comité consultatif fournissant des avis sur les questions soumises à son examen par les Etats et aussi un organisme de centralisation et de diffusion de tous renseignements concernant la navigation aérienne. La C. I. N. A. est organisée sur la base de la confusion complète des pouvoirs. Cet état de choses auquel on pourrait peut-être faire des objections de principe a donné dans la pratique d'heureux résultats. Les conflits n'existent pas à la C. I. N. A., parce que les futurs juges font la loi et la modifient quand il faut. En élaborant les textes, on cherche à éviter les imprécisions et les causes de conflit. Lorsqu'une difficulté surgit, on la fait disparaître immédiatement sans attendre qu'elle soit portée devant l'assemblée transformée en tribunal.

La Commission, dès sa première séance en Juillet 1922, décida de se réunir à intervalles réguliers, organisa son secrétariat permanent et créa pour l'étude des questions techniques, sept sous-commissions et deux comités, à savoir :

sous-commission d'hygiène

»	»	juridique
»	»	de T. S. F.
»	»	de météorologie

sous-commission médicale

» » de cartographie

» » du matériel

comité des douanes

comité de normalisation

La Commission est composée de représentants de tous les Etats ayant adhéré à la Convention. Les sous-commissions sont composées d'experts désignés par ces représentants. Les Etats ont le droit d'avoir un nombre égal de représentants à la Commission, mais aucun Etat ne peut en avoir plus de deux. (Protocole additionnel du 15 Juin 1929).

La C. I. N. A. qui s'est au début réunie tous les quatre mois environ, puis chaque semestre, tient maintenant une session tous les ans.

Les sous-commissions se réunissent dans l'intervalle.

La méthode de travail est la suivante : lorsqu'une délégation désire qu'une question nouvelle soit étudiée par la Commission, elle doit normalement la présenter soixante quinze jours avant une session, avec une note contenant un exposé des motifs.

Au cours de la session, la Commission peut, soit traiter la question immédiatement, soit ajourner sa décision, soit envoyer la question pour étude à une ou plusieurs sous-commissions. Dans ce dernier cas, un rapporteur, choisi pour sa compétence spéciale en la matière est désigné et chargé d'établir un rapport devant servir de base d'étude en sous-commission. Après discussion, un rapport de sous-commission est établi. Il contient un projet de résolution qui est soumis pour avis à la sous-commission juridique s'il comporte des

modifications aux textes en vigueur. Tous les rapports des sous-commissions sur les questions portées à l'ordre du jour d'une session de la Commission, sont réunis en un volume et distribués aux Membres de la Commission, soixante quinze jours avant l'ouverture de la session.

Première session	.....	Paris, Juillet 1922.
Deuxième session	.....	Londres, octobre 1922.
Troisième session	.....	Bruxelles, Février 1923.
Quatrième session	.....	Londres, Juin 1923.
Cinquième session	.....	Rome, Octobre 1923.
Sixième session	.....	Paris, Mars 1924.
Septième session	.....	Paris, Octobre 1924.
Huitième session	.....	Londres, Avril 1925.
Neuvième session	.....	Bruxelles, Octobre 1925.
Dixième session	.....	Ambassade du Japon, à Paris, Mars 1926.
Onzième session	.....	Paris, Novembre 1926.
Douzième session	.....	Londres, Avril 1927.
Treizième session	.....	Rome, Octobre 1927.
Quatorzième session	.....	Genève, Juillet 1928.
Quinzième session	.....	Bruxelles, Mars 1929.
Seizième session (extraordinaire)	.....	Paris, Juin 1929.
Dix-septième session	.....	Paris, Septembre 1929.
Dix-huitième session	.....	Anvers, Juin 1930.
Dix-neuvième session	.....	Londres, Juin 1931.
Vingtième session	.....	Paris, Mai 1932.
Vingt-et-unième session	...	Rome, Mai 1933.
Vingt-deuxième session	...	Lisbonne, Mai 1934.
Vingt-troisième session	.....	Bruxelles, Mai 1935.
Vingt-quatrième session	...	Varsovie, Mai 1936.
Vingt-cinquième session	...	Paris, Juin 1937.

La vingt sixième session aura lieu à La Haye en Mai 1938.

Conformément à l'article 34 de la Convention, chacun des Etats contractants supporte les frais de dépla-

cement de sa délégation, mais les frais de fonctionnement et d'organisation de la Commission et de son secrétariat sont supportés par les Etats contractants, le budget annuel étant voté par la Commission. Pour l'année 1937, le budget s'élève à 1.476.000 de francs et les quote parts des divers Etats contractants s'élèvent, selon la catégorie dans laquelle ils ont été placés, à 90.000, 72.000, 54.000, 31.000 et 18.000 francs français.

Les attributions de la C. I. N. A. sont extrêmement importantes.

Elle doit tout d'abord discuter les propositions de modifications aux articles de la Convention pouvant émaner de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Lorsque ces modifications ont été approuvées par les deux tiers du total possible des voix, la Commission les propose à l'acceptation des Etats en un protocole qui devient obligatoire quand il est revêtu de la signature de toutes les parties à la Convention et qu'il a été ratifié par tous.

L'annexe qui traite des questions douanières ne peut être modifiée que suivant cette procédure.

En ce qui concerne les amendements aux annexes A à G. de la Convention, les pouvoirs de la Commission sont réglementaires. Elle a les attributions d'un Parlement, puisqu'elle peut apporter toute modification aux dispositions originales de ces annexes, si une majorité des $\frac{3}{4}$ le désire. L'initiative peut venir des Etats contractants ou d'une décision de l'assemblée elle-même. Si un règlement a vieilli, si la science est venue mettre des inventions au service de l'aéronautique, si une récente conférence internationale a mis au point une

règlementation nouvelle, la C. I. N. A. proposera les modifications nécessaires à la convention.

L'étude des projets est confiée aux sous-commissions compétentes et les décisions prises par la C. I. N. A., en ce qui concerne les annexes A à G, sont immédiatement notifiées aux Etats contractants et prennent effet 14 mois après la dite notification adressée par le Secrétaire Général, qui est à la tête de l'organisation administrative des Conférences et des Assemblées. Pour ces décisions, il n'est pas besoin de ratification.

La C. I. N. A. est aussi un tribunal. Toute justice digne de ce nom doit posséder deux caractères : la permanence et l'obligation. La Commission est une juridiction permanente et obligatoire. L'existence de ce tribunal pour trancher les différends issus des relations aériennes entre les Etats, constitue un progrès remarquable du droit international.

Tous les différends qui pourraient s'élever entre les Etats au sujet de l'interprétation et de l'application des dispositions techniques des Annexes A à G de la Convention, sont tranchés par la C. I. N. A. Une procédure spéciale est prévue, elle est peut-être un peu complexe, mais elle montre le souci constant d'éclairer les juges.

Quand aux différends relatifs à la Convention elle-même, ils sont portés obligatoirement devant la Cour permanente de justice internationale. Si l'une des parties n'a pas accepté le protocole concernant la Cour, le différend est tranché par voie d'arbitrage.

Nous avons dit d'autre part que la C. I. N. A. était un Comité consultatif et un centre de renseignements. Comme Comité consultatif, la C. I. N. A. pourrait fournir des avis à des Etats non contractants qui la consul-

teraient : elle s'est, par exemple, spontanément mise, en adoptant l'article 25 de son règlement intérieur, à la disposition du Conseil de la Société des Nations pour lui donner son avis sur les questions qui pourraient lui être renvoyées et la Société des Nations a consulté à deux reprises la C. I. N. A. sur des problèmes de sa compétence. Comme centre de renseignements, la Commission reçoit des informations de nombreux Etats non parties à la Convention et distribue des renseignements à tous les Etats contractants ou non contractants. Elle assure la communication aux Etats contractants des décisions prises pour chacun d'entre eux au sujet de diverses questions très importantes pour les navigateurs aériens, elle centralise et publie les informations de toute nature ainsi que tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne. La Commission a organisé un service de centralisation de toutes ces décisions, réglementations et informations.

Les décisions prises par les Etats parties de la Convention sont centralisées et notifiées directement au Gouvernement de tous les Etats contractants. Elles sont en outre périodiquement publiées au Bulletin de renseignements de la Commission avec les réglementations et informations susvisées. Ce bulletin de renseignements est hebdomadaire et publié en deux éditions, l'une en Français, l'autre en Anglais.

Le plan général du Bulletin est le suivant :

I. — *Conventions. Lois. Règlements.* — Conventions, accords ou arrangements relatifs à la navigation aérienne conclus entre des Etats contractants et des Etats non contractants conformément à l'Art 5 de la Convention. Conven-

tions entre des Etats non parties à la Convention. Protocoles spéciaux relatifs aux douanes, à la police, aux postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne prévue à l'Article 36 de la Convention. Lois nationales. Règlements nationaux relatifs au transport et à l'usage d'appareils photographiques dans la navigation aérienne, aux zones interdites, aux aérodromes douaniers, aux transports interdits, à la construction des appareils, à la délivrance des brevets et licences, aux règles de la circulation aérienne, etc...

II. — *Registre des aéronefs.* — Inscriptions et radiations d'inscriptions d'aéronefs sur les registres matricules des divers Etats (communications prévues à l'Art. 9 de la Convention).

III. — *Liste des licences délivrées par les divers Etats:* pilotes, navigateurs, mécaniciens, etc...

IV. — *Informations.* — Avis publiés par les Etats contractants ou non contractants concernant les aérodromes et les terrains de secours, l'état de ces aérodromes, les zones dangereuses, la création ou la suppression de terrains d'atterrissages, l'installation ou la démolition de phares ou de mâts de T. S. F., les prix des combustibles, les règles spéciales d'atterrissage à observer sur certains aérodromes militaires, etc...

Renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique, médical. Informations officielles de toute nature concernant la navigation aérienne internationale.

V. — *Statistiques du trafic aérien.* — Statistiques officiellement publiées par les Gouvernements.

Ce Bulletin est adressé gratuitement, à tous les Gouvernements, aux autorités aéronautiques, aux Chefs d'aérodromes, aux Compagnies de navigation aérienne de tous les pays. Il peut être adressé dans les mêmes conditions aux Associations, groupements ou particuliers s'intéressant aux questions aéronautiques et qualifiés pour le recevoir.

Le service de centralisation et de diffusion de rensei-

gnements de la C. I. N. A. devra se développer encore considérablement dans l'avenir pour éviter aux Etats de nombreuses transmissions, des recherches difficiles et de très nombreuses traductions. On peut déjà constater que les Etats comprennent l'intérêt de ces échanges et contribuent de plus en plus à leur extension.

La C. I. N. A. a, en outre, entrepris la publication d'une carte aéronautique de base destinée à la préparation des itinéraires et pouvant être utilisée pour la publication d'informations aéronautiques d'intérêt général. La C. I. N. A. édite aussi des « instructions aéronautiques » qui contiennent pour un certain nombre de pays les renseignements relatifs à la circulation aérienne nécessaires aux navigateurs aériens.

La C. I. N. A., chargée de mettre au point les règlements techniques annexés à la Convention, a fait preuve d'une activité soutenue. Depuis sa constitution, un nombre très important de questions lui ont été soumises. Nous citerons les principales :

La fixation des conditions minima de délivrance du certificat de navigabilité dont doit être muni tout aéronef se livrant à la navigation aérienne internationale.

La détermination des modalités d'emploi des appareils de radiocommunications à bord des aéronefs (Art. 14 de la Convention).

La publication des cartes aéronautiques à établir de façon uniforme pour tous les pays.

L'unification des « papiers de bord » des aéronefs en vue de simplifier les formalités à remplir au cours des voyages par la voie de l'air.

La réglementation des feux et signaux et l'élaboration du code de circulation aérienne.

L'unification des modèles de certificat de navigabilité, de brevets d'aptitude et de licences permettant l'identification rapide des titulaires quelle que soit la langue dans laquelle les documents ont été délivrés.

L'unification des termes et symboles employés en technique aéronautique pour faciliter les discussions internationales et la traduction des études, recherches, essais, entrepris ou réalisés.

L'échange entre les Etats contractants de tous les documents législatifs nationaux relatifs à la navigation aérienne.

Les examens médicaux imposés aux pilotes, navigateurs et opérateurs radiotélégraphistes ou radiotéléphonistes à bord des aéronefs.

La transmission des informations météorologiques.

L'organisation de boîtes médicales de secours à bord des aéronefs.

L'éclairage de nuit des aérodromes.

L'adoption pour les calculs d'une atmosphère-type internationale.

Les règles de la circulation aérienne.

Les transports interdits par aéronefs.

L'institution d'une licence de navigateur et de licences d'opérateur radiotélégraphiste et d'opérateur radiotéléphoniste.

La composition du personnel de conduite à bord des aéronefs.

La centralisation et la distribution des renseignements météorologiques.

L'unification des caractéristiques imposées aux matériaux entrant dans la construction aéronautique.

L'aptitude des femmes au pilotage.

Les enquêtes sur les accidents survenant aux aéronefs à l'étranger.

L'adoption d'un signal radiotélégraphique d'alerte pour les aéronefs.

L'établissement, la centralisation et la publication de statistiques du trafic aérien.

L'adoption d'un règlement du service radioélectrique international de la navigation aérienne.

La révision de l'annexe F (Cartes Aéronautiques) de la Convention.

La révision de l'annexe H (Douanes) de la Convention

Le transport des armes et munitions à bord des aéronefs.

Le contrôle sanitaire de la navigation aérienne.

Les signaux pour aéronefs en détresse.

La préparation d'un Carnet de signaux visuels à l'usage de la navigation aérienne.

L'adoption d'un système uniforme de remorquage, de levage et d'amarrage des hydravions.

La réglementation de la circulation internationale des avions sans moteur.

L'étude de l'emploi d'appareils inhalateurs d'oxygène à bord des aéronefs de transport public.

La création de ports francs sur certains aérodromes.

La publication des statistiques des accidents d'aviation.

L'octroi de la franchise douanière pour les carburants utilisés dans le trafic aérien.

D'autres questions importantes figurent à l'ordre du jour des prochaines délibérations de la C. I. N. A., no-

tamment : l'élaboration d'instructions relatives aux brusques changements d'altitude, les modifications à apporter à l'annexe D de la Convention (feux et signaux), une nouvelle étude du système universel des repères aéronautiques.

La Commission n'ignore pas les autres organisations internationales s'intéressant à la navigation aérienne et travaille en liaison ou en collaboration avec elles. Nous parlerons dans le chapitre VIII de ces organisations dont l'importance est grande pour le développement de la navigation aérienne.

La C. I. N. A. veille avec un soin minutieux à l'application des règles de la Convention de Paris. Elle les met au point et les adapte au progrès de la technique. Sans elle, la Convention serait restée lettre morte, elle en est véritablement l'âme.

CHAPITRE IV

Les Conventions tendant à l'unification internationale du Droit Privé Aérien

I. — La Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

Après l'entrée en vigueur de la Convention de Paris, une série de législations nationales essayèrent de fixer le droit aérien interne. En 1920, 1922, 1923, 1924, l'Angleterre, la Suisse, l'Italie, l'Allemagne, la Suède, la Norvège, la France, édictèrent leurs lois aériennes. Mais cette multiplicité de législations nationales risquait de compromettre la possibilité d'une unification internationale du droit privé aérien.

Plusieurs organismes internationaux, notamment la Chambre de Commerce Internationale, la Commission consultative et technique des Communications et du transit de la S. D. N. et la Fédération Aéronautique internationale demandèrent la convocation d'une conférence diplomatique ayant pour objet de régler les questions de responsabilité dans les transports internationaux par aéronefs et l'étude des moyens propres à assurer « dans son ampleur et sa continuité », l'unifica-

tion progressive du droit international privé de l'air.

Le Gouvernement français prit l'initiative attendue et invita le 17 août 1923 tous les Gouvernements à se réunir à Paris, en une Conférence, pour y rédiger une Convention sur la responsabilité du transporteur aérien et pour décider s'il était désirable de poursuivre l'étude de l'unification internationale du droit privé aérien.

La Conférence se réunit pour la première fois à Paris du 27 Octobre au 6 Novembre 1925. Quarante trois Etats y furent représentés. Elle établit un projet de Convention sur la responsabilité du transporteur, ainsi qu'une liste de questions de droit privé aérien qui devaient faire l'objet d'une réglementation internationale. En outre, elle décida qu'un Comité d'experts serait créé pour préparer les travaux des sessions ultérieures de la Conférence. Ce Comité d'experts se réunit pour la première fois à Paris en Mai 1925. Il prit le nom de Comité International Technique d'Experts juridiques aériens. Trente deux Etats y envoyèrent leurs experts. La première tâche qu'assura le nouvel organisme fut la reprise et la mise au point du projet de convention provisoirement adopté par la Conférence de Paris. Après trois ans d'études ininterrompues, six rapports, cinq ou six discussions en commissions, trois séances en sessions plénières, le Comité put enfin demander au Gouvernement français, intermédiaire officiel du C. I. T. E. J. A. de provoquer la réunion d'une seconde Conférence Internationale de Droit privé aérien, pour examiner le projet de Convention définitivement adopté par lui, concernant la responsabilité du transporteur par aéro-nef.

Le Gouvernement Polonais demanda que cette se-

conde Conférence se tint chez lui. La Conférence se réunit à Varsovie du 4 au 12 Octobre 1929. Le délégué belge, M. de Vos, Directeur général de la Marine Marchande, qui, six fois déjà, avait rapporté ce projet devant ses collègues, les experts du C. I. T. E. J. A., le défendit pour la septième fois devant la Conférence diplomatique de Varsovie.

Le 12 Octobre 1929, les délégués de trente Etats signaient la « Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, communément appelée Convention de Paris ». C'était un grand succès pour les experts du C. I. T. E. J. A. Cette Convention était si désirée que les Compagnies aériennes, membres de l'association internationale du trafic aérien (I. A. T. A.), presque toutes les Compagnies de l'Europe décidèrent d'en appliquer ensemble les diverses clauses sans attendre la ratification par leurs gouvernements respectifs.

Nous ne donnerons pas ici un exposé détaillé de la Convention, qui dépasserait les limites de notre Etude, nous en indiquerons seulement les grandes lignes. La Convention s'applique à tout transport international, de personnes, bagages ou marchandises effectué par aéronef, contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par une compagnie de transport aérien, mais pas aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales. Le paragraphe 2 de l'article I définit ce qu'est le transport international « Tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption du transport ou transbordement sont situées, soit sur le territoire de deux hautes parties contractantes, soit sur le

territoire d'une seule haute partie contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance, même non contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat, ou à l'autorité de la même haute partie contractante n'est pas considéré comme international au regard de la présente convention ».

Le paragraphe 3 de cet article ajoute :

« Le transport à effectuer par plusieurs transporteurs par air successifs, est censé constituer pour l'application de cette convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même haute partie contractante ».

Le chapitre II de la Convention indique les mentions et stipulations que doivent obligatoirement contenir un billet de passage (art. 3), un bulletin de bagages (art. 4) et une lettre de transport aérien (art. 5-16).

Le chapitre III, le plus important de la Convention de Varsovie détermine la responsabilité du transporteur. Il est responsable du dommage causé par la mort ou la blessure d'un voyageur lorsque cet accident s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement (art. 17). Il est tenu à réparation des dommages survenus aux bagages enregistrés et aux marchandises, pendant le voyage,

ainsi que du préjudice résultant d'un retard dans le transport (art. 18 et 19). Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. Dans les transports de marchandises et de bagages (mais pas de passagers), la responsabilité du transporteur est écartée, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les dispositions nécessaires pour éviter le dommage (art. 20). Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur (art. 21).

La responsabilité du transporteur est limitée aux sommes suivantes : 125.000 francs français de 1928 envers chaque voyageur. (Par une Convention spéciale, le transporteur et les passagers peuvent fixer une limite de responsabilité plus élevée) ; 250 fr. par kg. pour les bagages enregistrés et les marchandises ; 5.000 fr. pour tous les objets dont le voyageur conserve la garde (art. 22).

Le transporteur n'a pas le droit d'invoquer les dispositions de la Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol. Ce droit lui est également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

En ce qui concerne l'action de responsabilité, la Con-

vention a édicté les règles de procédure et de compétence suivantes :

Article 28. « 1° L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des hautes parties contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement, par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2° La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi ».

Article 29. « 1°) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport.

2°) Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi ».

Article 30. « 1° Dans les cas de transports régis par la définition du 3° alinéa de l'article 1^{er}, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur ayant des voyageurs, des bagages ou des marchandises, est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2° Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3° S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et

le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre, pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidaires et responsables envers l'expéditeur et le destinataire ».

Article 31. « 1° Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la Présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2° Rien, dans la présente Convention n'empêche les parties dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air ».

Article 32 « Sont nulles, toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention, soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, al. 1 ».

La convention entre en vigueur pour un Etat qui l'a ratifiée le quatre-vingt dixième jour après la notification de sa ratification au Gouvernement Polonais (art. 37). Chaque Etat peut adhérer à la Convention, l'adhésion prend effet le quatre-vingt dixième jour après la

notification faite au Gouvernement Polonais (art. 38). La dénonciation produit ses effets six mois après la notification adressée au même Gouvernement.

Les Etats qui ont à l'heure actuelle ratifié la Convention de Varsovie ou y ont adhéré, sont les suivants, par ordre de ratification : Espagne, Brésil, Yougoslavie, Roumanie, France, Lettonie, Pologne, Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Italie, Pays-Bas, (y compris les Indes Néerlandaises, Surinam et Curaçao), Allemagne, Suisse, U. R. S. S., Tchécoslovaquie, Commonwealth d'Australie (y compris la Papouasie, l'île de Norfolk et les territoires sous-mandat de la Nouvelle Guinée et de Nauru), Belgique, Mexique, Liechtenstein, Etats-Unis d'Amérique, Inde, Colonies et Protectorats britanniques, Rhodésie du sud, Ville libre de Dantzig par l'intermédiaire de la Pologne, Etat libre d'Irlande, Hongrie, Etats Malais.

La Convention de Varsovie dont nous avons relaté l'économie, joue, avec celle de Paris, un rôle essentiel dans l'organisation des services aériens internationaux; elle offre pour les transporteurs par aéronefs, l'intérêt qu'offre pour le trafic ferroviaire international, la Convention de Berne. L'objet principal de la Convention est de fixer des règles légales uniformes de responsabilité. L'étendue et la limite de la responsabilité du transporteur à l'égard des usagers, sont désormais réglées par la loi internationale. Comme contre-partie est nulle, toute clause exonérant le transporteur de sa responsabilité ou la fixant à une limite inférieure à celle qui est fixée par la Convention. Comme le fait remarquer M. Sudre, Secrétaire Général du Comité International d'experts juridiques aériens, on a substitué un

régime légal à un régime conventionnel (1). Ce système constitue pour les transporteurs, pour les expéditeurs de marchandises et les passagers, une sécurité et une amélioration très marquées. Il évite les conflits de lois et les contradictions des jurisprudences, et la coûteuse obligation d'aller devant des juridictions multiples pour soutenir ou attaquer des clauses dont la valeur juridique variait avec les lois nationales.

Le fondement de la Convention est celui-ci : Le transport aérien comporte pour l'usager, l'acceptation d'un risque : le risque objectif de l'air. Ce risque accepté, doit à la fois imposer au transporteur une responsabilité constante, sauf dans les cas d'impossibilité prévus par l'art. 20 de la Convention, et la charge de prouver, le cas échéant, son irresponsabilité. Mais cette situation entraîne pour l'usager, en échange de la certitude de la réparation du dommage et de la sécurité dans la procédure de réparation, une limitation dans l'étendue de cette réparation. La responsabilité du transporteur est en principe à la fois constante et limitée. Toute la Convention est basée sur cette idée maîtresse.

La Convention de Varsovie a été fort bien accueillie par les Compagnies aériennes dont elle allégeait les charges. Les règles qu'elle édicte sont plus libérales que celles de la Convention de Berne pour les transports internationaux par chemin de fer (2).

Elle présente cependant des lacunes et des imperfections ; par exemple l'étendue de la responsabilité du transporteur en cas de retard n'est pas assez clairement délimitée. La Convention fixe des limites pécuniaires

(1) Voir Sudre. *Le droit aérien international. La convention de Varsovie. L'Economie Internationale*, Février 1937 p. 40 et suiv.

(2) Roussel. *Le rôle économique de l'aviation commerciale*. Paris, Editions Donat-Montchestinn, 1937 p. 57.

à cette responsabilité, mais sans distinguer entre les causes (mort ou blessure du voyageur, perte ou avarie de la marchandise, retard), pourtant si différentes au point de vue de la gravité, qui peuvent obliger le transporteur à réparer le dommage (1). Malgré ces critiques, on peut dire que la Convention de Varsovie a donné dans la pratique des résultats satisfaisants et constitue une étape intéressante dans la voie de l'unification du droit international privé aérien.

*
**

II. — La Convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés aux tiers à la surface (2).

La réparation des dommages causés par les aéronefs aux tiers sur la surface du sol a constitué dès l'origine, un problème du droit aérien des plus importants et des plus difficiles à résoudre. C'est pourquoi le Comité International Technique d'Experts juridiques avait été chargé de préparer un projet de Convention réglant cette question. La troisième Conférence de Droit privé, réunie à Rome du 15 au 29 Mai 1933, adopta le texte élaboré par les experts et dénommé : « Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface ». La Convention a été signée le 29 Mai 1933

(1) Delanney. La responsabilité du transporteur aérien pour retard. *L'économie internationale*, Février 1937, p. 48.

(2) André Kaftal : *La responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface*, *Revue trimestrielle de droit civil* N° 3 de 1933.

Kaftal : *La Convention de Rome et les législations nationales*. *Revue Générale de droit aérien*, 1934, p. 346 et suiv. 510 et suiv. 683 et suiv.

par les Etats suivants : Albanie, Allemagne, Amérique (Etats-Unis d'), Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Chili, Chine, Colombie, Cuba, Danemark, El Salvador, Equateur, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Inde, Grèce, Guatémala, Honduras, Hongrie, Italie, Japon, Lithuanie, Mexique, Nicaragua, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Saint-Domingue, Saint-Marin, St-Siège, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Union des Républiques Socialistes Soviétiques, Vénézuéla et Yougoslavie.

La Convention a adopté le principe de responsabilité absolue, limitée pour chaque accident à une somme variable en fonction du poids de l'aéronef, notamment à 250 fr. par kilogramme. Toutefois, cette limite ne pourra être inférieure à 600.000 francs ni supérieure à 2.000.000 de francs. Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux biens et le reste aux dédommagements pour les préjudices causés aux personnes. Dans ce dernier cas, l'indemnité ne peut dépasser 200.000 fr. par personne lésée (art. 8). Au cas où plusieurs personnes auraient subi des dommages dans le même accident et si la somme globale dépassait les limites que nous venons d'indiquer, on réduira proportionnellement les droits de chaque victime, de façon à ne pas dépasser l'ensemble de ces limites (art. 9).

La responsabilité absolue est encourue pour les dommages causés par un aéronef en vol (art. 2, alinéa 1). Pour éviter les interprétations divergentes, la Convention indique que l'expression « aéronef en vol » doit être comprise d'une façon très large, notamment à partir des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée (art. 2, alinéa 3).

Cette responsabilité absolue incombe à l'exploitant

de l'aéronef. Par exploitant, la Convention comprend toute personne qui a la disposition de l'aéronef et en fait usage pour son propre compte (art. 4). De même, sera responsable toute personne qui fait usage de l'aéronef sans le consentement de son exploitant. Toutefois, ce dernier ne sera pas déchargé de sa responsabilité et répondra solidairement du dommage, s'il n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef (art. 5).

En principe, la seule excuse de l'exploitant de l'aéronef sera la faute de la personne lésée, qui pourra atténuer ou même écarter sa responsabilité (art. 3). Néanmoins, l'exploitant n'encourra pas de responsabilité si le dommage est causé par un acte intentionnel, commis par une personne se trouvant à bord de l'aéronef et étrangère à son équipage, pourvu que cet acte n'ait pu être empêché ni par l'exploitant ni par ses préposés (art. 2, alinéa 2 b in fine).

Pour sauvegarder les intérêts des personnes lésées et les prémunir contre l'insolvabilité éventuelle de l'exploitant de l'aéronef, la Convention impose à ce dernier, le devoir d'assurer ses appareils pour les dommages et dans les limites prévues par elle. Cette assurance doit être contractée auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef. L'assurance en question est nécessaire pour qu'un aéronef puisse circuler en dehors du pays où il est immatriculé (art. 12, alinéa 1). La législation interne de chaque pays peut substituer à cette assurance soit un dépôt en espèces effectué dans une Banque autorisée à cette fin par cet Etat, soit une garantie donnée par cette Banque (art. 12, alinéa 3).

La Convention accorde des facilités aux exploitants de plusieurs aéronefs. S'ils exploitent deux appareils, leur dépôt en garantie se bornera aux deux tiers du montant de la sûreté qu'ils auraient dû fournir pour la totalité de leurs aéronefs et à la moitié s'ils en exploitent un plus grand nombre. Cette somme ne devra pas dépasser 2.500.000 fr. dans le premier cas et 3.000.000 de fr. dans le second cas (art. 15).

L'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la Convention qui limitent sa responsabilité : 1° — si le dommage est causé par la faute lourde ou le dol de l'exploitant ou de ses préposés, à moins qu'il ne s'agisse d'une faute de pilotage ou de navigation. Quand il s'agit de ses préposés, l'exploitant s'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage, ne perdra pas le bénéfice que lui confère la Convention. 2° — si l'exploitant n'a pas fourni l'une des sûretés prévues par la Convention, si elles ne sont pas valables ou si leur montant ne correspond pas aux exigences de la Convention.

La Convention de Rome n'a pas encore été ratifiée et par conséquent n'a pas reçu d'application pratique. Elle a soulevé les critiques de ceux qui désiraient une unification plus profonde (1). Ils lui reprochent d'avoir abandonné un nombre de problèmes aux législations nationales, par exemple l'influence de la faute de la victime sur le devoir de réparation de l'exploitant (art. 3), du recours contre l'auteur du dommage (art. 7) — le mode de calcul, les causes de suspension et d'interrup-

(1) Voir Dr. Vladimir Mandl. *Les Etats de la Petite Entente et l'unification du Droit Aérien*, Revue générale de Droit aérien, 1937 p. 68 et suiv.

tion de la prescription (art. 7 etc.). Certes, ces critiques sont fondées à notre sens, mais il ne faut pas oublier que les rédacteurs des Conventions de Varsovie et de Rome ont dû concilier des systèmes juridiques très variés, c'est ce qui explique que leur œuvre ne soit pas parfaite, elle est avant tout, un compromis.

Pour conclure ce chapitre, nous dirons que dans les conventions relatives à la responsabilité en matière aérienne, l'idée dominante qui s'est imposée, a été la suivante : acceptation d'une responsabilité objective à la charge de l'exploitant en échange d'une limitation de la responsabilité ainsi acceptée. On cherche donc à assurer aisément, certainement et raisonnablement la réparation des dommages subis tout en limitant l'étendue des risques de l'exploitant et en permettant de remplacer les incertitudes et les contestations par des chiffres définis à l'avance et susceptibles d'être couverts par des taux d'assurance modérés.

Au point de vue pratique, on peut admettre qu'un résultat juridique satisfaisant est obtenu lorsqu'on arrive à mettre en face de chaque responsabilité la réponse d'un contrat d'assurance. On peut se demander si cette marche vers l'uniformisation du droit international privé de l'air coïncidant avec l'assurance généralisée, aboutira à un système international obligatoire d'assurance : Caisse Mutuelle, Caisse intergouvernementale. Le moment présent ne paraît guère favoriser cette intime coopération. Il faut cependant espérer qu'on y arrivera dans un proche avenir.

CHAPITRE V

Les Conventions bilatérales relatives à la Navigation aérienne

I. — Conventions ayant un caractère général réglant les relations aériennes entre Etats parties à la convention et Etats non contractants.

Nous avons vu qu'un certain nombre d'Etats comme les Etats-Unis, l'Allemagne, la Hongrie, l'Egypte, n'ont pas encore adhéré à la Convention de Paris pour différentes raisons. Les Etats contractants ont dû, en attendant l'universalisation de cette convention, conclure avec les Etats non contractants, des conventions bilatérales pour régler leurs rapports juridiques généraux, relatifs à la navigation aérienne. La confusion qui aurait pu résulter de la multiplicité de ces textes a été grandement atténuée par le fait que ces accords sont basés sur la convention de 1919. Ils proclament explicitement le principe de la souveraineté des Etats sur l'espace atmosphérique au-dessus de leur territoire.

Des conventions de ce genre ont été conclues, notamment entre : France et Allemagne ; France et Hongrie ; Belgique et Allemagne ; Grande-Bretagne et Allemagne ;

Grande-Bretagne et Etats-Unis ; Grèce et Allemagne ; Suisse et Egypte ; Pologne et Hongrie ; Danemark et Allemagne ; Suède et Allemagne ; Pays-Bas et Allemagne (1).

Nous ne pouvons songer à faire une analyse de chacun de ces accords, nous énoncerons seulement leurs règles communes et leurs dispositions particulières qui nous semblent les plus intéressantes.

A. — Liberté de passage. Traversée des frontières et zones interdites

Chaque Etat contractant accorde en temps de paix aux aéronefs de l'autre Etat la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire national et de ses eaux territoriales. Les frontières des deux Etats seront franchies seulement sur des points fixés par les autorités aéronautiques de l'Etat intéressé. Les conventions Danemark-Allemagne, Suède-Allemagne et Pays-Bas-Allemagne font exception à cette règle, en déclarant que sauf dispositions spéciales les frontières pourront être survolées en n'importe quel point.

Tous les accords prévoient que les Etats contractants auront le droit d'interdire la navigation aérienne au-dessus de certaines zones de leur territoire.

En outre, presque tous les accords contiennent la clause suivante : « Chacune des hautes parties contractantes se réserve le droit en temps de paix de restreindre ou d'interdire temporairement, en partie ou totalement, et dans des circonstances exceptionnelles,

(1) Pour la liste complète de ces conventions voir « *Bulletin de renseignements de la C. I. N. A.* N° 808.

avec effet immédiat, le survol de son territoire à condition qu'aucune distinction ne soit faite à cet égard entre les aéronefs de l'autre haute partie contractante et les aéronefs de tout autre Etat étranger ».

Un aéronef qui s'engagerait au-dessus d'une zone interdite sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse et d'atterrir en dehors de la zone interdite le plus tôt et le plus près possible sur l'un des aérodromes de l'Etat survolé.

B. — Marques distinctives. Certificats et licences

Les aéronefs devront porter des signes distinctifs nettement visibles et permettant de constater leur identité pendant le vol : marques de nationalité et d'immatriculation. Ils porteront en outre le nom et le domicile du propriétaire.

Les aéronefs devront être munis des certificats d'immatriculation et de navigabilité, ainsi que des licences des pilotes et tous autres documents prescrits pour la navigation aérienne dans leur pays d'origine.

Les documents délivrés ou reconnus valables pour les aéronefs et leurs équipages par l'un des Etats contractants auront dans l'autre Etat la même validité que les documents correspondants délivrés ou reconnus valables par ce dernier.

C. — Liste des voyageurs et manifeste

Les aéronefs transportant des voyageurs et des marchandises devront être munis d'une liste nominative des voyageurs, d'un manifeste pour les marchandises indiquant la nature et la quantité de la cargaison, ainsi que des déclarations de douane nécessaires.

Si à l'arrivée de l'aéronef, il est constaté une différence entre le manifeste et les marchandises transportées, les autorités douanières devront immédiatement se mettre en rapport avec les autorités douanières de l'autre partie contractante.

D. — Appareils de radio-communication

L'usage de ces appareils est soumis au-dessus du territoire de chacun des Etats contractants aux prescriptions édictées à cet effet par l'autorité compétente de chaque Etat. Dans presque tous les cas, les appareils de radio-communication ne peuvent être employés que par les membres de l'équipage munis d'une licence spéciale délivrée par le gouvernement de leur pays. Certaines mentions établissent que le transport de ces appareils doit être réglé par un arrangement spécial entre les Etats contractants : Allemagne-Suisse, Allemagne-Suède.

E. — Transports interdits

Les conventions bilatérales sont généralement plus précises que la convention de Paris dans les stipulations concernant les objets qui ne peuvent pas être transportés en vol. La formule varie, mais en général les transports d'armes, munitions, poisons, gaz asphyxiants et pigeons-voyageurs sont interdits. Toutefois, la convention Hongro-Italienne, permet le transport des armes nécessaires à la défense des personnes et des marchandises transportées.

De nombreuses conventions interdisent le transport d'appareils photographiques et cinématographiques. La

convention entre la Grèce et l'Allemagne autorise le transport, à condition que l'utilisation de ces appareils soit impossible en cours de route. Dans le cas contraire, une autorisation est nécessaire. L'accord entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ne contient aucune clause relative au transport desdits appareils.

F. — Arrivée et départ des aéronefs

A l'entrée et à la sortie des frontières, les aéronefs à destination ou en provenance d'une des parties contractantes ne peuvent se diriger que sur un aéroport ouvert à la navigation aérienne publique et classé comme aéroport douanier (avec service de contrôle des passeports) et ce, sans atterrissage intermédiaire entre la frontière et l'aéroport.

Les aéronefs pourront dans ces aéroports utiliser, comme les aéronefs nationaux, les services de renseignements météorologiques et autres.

A l'arrivée, les conventions admettent souvent en franchise de droit de douane, le combustible et les lubrifiants contenus dans les réservoirs normaux de l'aéronef. Toutefois, aucune quantité ne pourrait être débarquée.

Les aéronefs de l'Etat contractant, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre Etat, doivent observer les lois en vigueur dans ce pays, notamment les lois sur la navigation aérienne. Les parties se communiqueront réciproquement la réglementation aérienne nationale applicable dans leur pays.

En cas d'atterrissage forcé, en dehors des aéroports

douaniers, les aéronefs ne pourront gagner ces aéro-dromes qu'après l'accomplissement de certaines formalités de police et de douane.

Dans tous les cas, au départ et à l'atterrissage, les autorités compétentes auront le droit de visiter les aéronefs étrangers et de vérifier les documents dont ils doivent être munis.

G. — Cabotage

Il est généralement stipulé que le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points quelconques du territoire national sera réservé aux aéronefs nationaux. Quelques conventions : Allemagne-Italie, Allemagne-Pologne et Hongrie-Italie, contiennent la clause de la nation la plus favorisée, applicable aux relations commerciales aériennes entre les deux pays contractants.

H. — Postes

Le transport du courrier sera effectué conformément à des accords spéciaux entre les administrations postales des pays intéressés.

I. — Lignes aériennes

La plupart des conventions disposent que l'établissement ou l'exploitation par une entreprise ressortissant à l'un des Etats, de lignes aériennes régulières au-dessus du territoire de l'autre Etat, sera subordonné à des accords spéciaux entre les deux gouvernements. La création de lignes aériennes dépend donc du consentement des Etats. En général, les conventions ne disent

pas à quelles conditions ce consentement sera soumis. Cependant, les conventions conclues par les Etats-Unis respectivement avec : La Suède, la Norvège et le Danemark contiennent la clause suivante : « Chacune des parties contractantes reconnaît que son consentement en vue de l'usage des aéronefs au-dessus de son territoire par des compagnies de transports aériens de l'autre partie contractante ne pourra être refusé pour des raisons déraisonnables ou arbitraires. Ce consentement pourra être subordonné à des règlements spéciaux relatifs à la sécurité aérienne et à l'ordre public ». Cette clause conçue dans un esprit très libéral empêche les Etats qui l'ont insérée dans leurs conventions d'entraver l'établissement de lignes aériennes par des mesures arbitraires et vexatoires. Elle méritait d'être signalée.

J. — Règlement des différends

Le système du règlement des litiges pouvant s'élever à propos des conventions bilatérales est assez varié.

Quelques conventions ne prévoient aucune disposition spéciale : Danemark-Allemagne ; Allemagne-Suède ; Pays-Bas-Allemagne ; Grande-Bretagne-Etats-Unis. Dans ce cas, le règlement du différend se fera d'après les modalités prévues aux conventions particulières d'arbitrage signées par les Etats liés par les accords aériens. S'il n'existe entre les Etats aucune convention d'arbitrage, mais que par contre, ces Etats aient signé l'acte général de Genève, voté par la Société des Nations le 26 Septembre 1926, entré en vigueur le 29 août 1929, le différend sera tranché d'après les dispositions de cet acte. L'acte général organise trois procé-

dures : la conciliation, l'arbitrage, et le règlement judiciaire (1).

La plupart du temps, les conventions contiennent des clauses qui déterminent le règlement pacifique des conflits.

Certaines conventions défèrent les litiges à la Cour permanente de justice internationale : Allemagne-Espagne, France-Espagne ; Grande-Bretagne-Allemagne.

La convention franco-allemande renvoie les différends au traité d'arbitrage signé entre les deux pays le 16 Octobre 1925.

Le plus souvent, l'examen des litiges est renvoyé devant un tribunal arbitral. Ainsi, la convention entre la Grèce et l'Allemagne prévoit pour la solution des litiges un tribunal arbitral se composant de trois arbitres choisis par les deux parties. Les deux premiers arbitres sont des ressortissants des Etats contractants et le troisième un ressortissant d'une tierce puissance amie. Les parties peuvent à l'avance choisir pour une période déterminée la personne qui remplirait en cas de litige, les fonctions de troisième arbitre. La décision des arbitres aura force obligatoire.

K. — Durée. Dénonciation

Les conventions ne fixent généralement pas une période déterminée de validité ; elles peuvent à tout moment être dénoncées après un préavis de trois mois au moins et de douze mois au plus.

(1) Voir le Fur. *Précis de droit international public* N° 844 et suiv.

Les conventions que nous venons d'étudier dans leurs grandes lignes sont conformes en tous points à la convention de Paris. Elles disparaîtront successivement à mesure que les Etats non contractants avec lesquels ils ont été conclus : Etats-Unis, Allemagne, Hongrie, Egypte adhéreront à l'accord général de 1919.

*
**

II. — Conventions spéciales relatives à l'établissement des lignes aériennes

Les Etats parties ou non à la convention de 1919 ont conclu entre eux des accords spéciaux concernant l'ouverture et l'exploitation des lignes aériennes. Au fur et à mesure du progrès de la navigation aérienne, ces accords se sont multipliés ces dernières années. Citons les conventions intervenues entre : France et Italie; France et Belgique ; France et Grèce ; France et Espagne ; France et Pologne ; Espagne et Allemagne ; Grande-Bretagne et Italie ; Pologne et Roumanie ; Grande-Bretagne et Grèce ; Grèce et Pologne, etc.

Ces conventions se ressemblent toutes. Nous en donnerons seulement l'économie générale (1).

A. — Concession du droit d'exploitation des lignes

En vertu de ces conventions, chaque Etat contractant accorde à une compagnie ressortissant de l'autre, le droit d'exploiter une ou plusieurs lignes déterminées. Chaque partie contractante se réserve le droit de désigner les compagnies de sa nationalité à laquelle l'autre partie reconnaîtra le droit de désigner la compagnie de

(1) Voir la liste de ces conventions publiées dans le Bulletin de renseignements de la C. I. N. A. N° 808.

sa nationalité à laquelle l'autre partie reconnaîtra le droit d'exploitation.

Par exemple : L'accord entre la France et l'Italie du 13 Mai 1935, dispose en son article 1^{er} : « Le Gouvernement italien concède aux entreprises françaises de navigation aérienne, à désigner par le Gouvernement français, l'autorisation nécessaire — en ce qui concerne le territoire italien — pour l'exploitation des lignes aériennes suivantes : a) France-Syrie ; b) Paris-Rome et au-delà ; c) France-Turin, Milan-Venise et au-delà ; d) Tunisie — Tripoli, Bengasi et au-delà.

Le Gouvernement français concède aux entreprises italiennes de navigation aérienne, à désigner par le Gouvernement italien, l'autorisation nécessaire — en ce qui concerne le territoire français — pour l'exploitation des lignes aériennes suivantes : a) Gênes-Marseille, vers l'Espagne ; b) Italie-Tunis ; c) Rome-Paris et au-delà ; d) Turin-Lyon et au-delà ; e) Tripolitaine-Tunis ; f) Erythrée-Somalie Italienne.

« Il est entendu que chaque Gouvernement ne pourra désigner qu'une seule entreprise ayant sa nationalité pour l'exploitation de chacune des lignes aériennes sus-visées ».

Il est stipulé dans les conventions que des accords interviendront entre les compagnies aériennes des deux Etats pour régler l'exploitation des lignes. Nous parlerons de ces ententes dans le chapitre suivant sur « La Coopération internationale des Compagnies aériennes ».

B. — Exploitation des Services

La fréquence des services, leurs horaires, leurs tarifs, leur correspondance avec d'autres lignes, le type du

matériel employé seront choisis librement par les entreprises exploitantes qui seront tenues de les communiquer aux administrations compétentes des deux Etats, généralement quatre semaines avant la mise en service.

C. — Facilités accordées aux entreprises étrangères

Les parties contractantes mettent à la disposition des entreprises étrangères, sur leur territoire respectif, dans les mêmes conditions que leurs ressortissants, les aéroports avec tous les services techniques.

D. — Emploi des nationaux

Certaines conventions stipulent qu'il ne pourra être employé dans les services aériens que des nationaux des deux Etats : Pologne-Roumanie ; Grande-Bretagne-Grèce Grèce-Pologne.

E. — Cabotage et Postes

(Mêmes clauses que dans les conventions étudiées au paragraphe précédent).

F. — Financement des entreprises

Plusieurs conventions contiennent des dispositions relatives au financement des entreprises. Par exemple dans la convention franco-belge dont nous parlerons au chapitre suivant, il est stipulé que « chacune des hautes parties contractantes s'engage, pendant la durée de la présente convention, et dans la limite du crédit consenti, à assurer à la société chargée de l'exploitation l'appui financier nécessaire au fonctionnement régulier de la ligne ».

G. — Règlement des litiges

La plupart des conventions pour la création des services aériens ont également stipulé un mode de règlement pacifique pour les différends éventuels. Les unes prévoient la juridiction de la cour permanente de justice internationale, les autres, l'arbitrage. Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit à ce sujet au paragraphe précédent.

H. — Durée des Conventions

Les conventions relatives à l'établissement des lignes aériennes ont été conclues pour une durée qui varie de deux à dix ans ; elles sont renouvelables par périodes et peuvent être dénoncées après un préavis.

A côté des conventions que nous venons d'examiner, les Etats ont conclu entre eux de nombreux arrangements spéciaux concernant les douanes, les postes, la police, les brevets d'aptitude et licences du personnel, les certificats de navigabilité, les impositions, etc. Ces nombreux accords montrent que les Etats dans le domaine de l'air sont animés d'un esprit de collaboration qui ne peut manquer d'avoir d'heureux effets sur le développement de la navigation aérienne.

* * *

III. — Régime particulier de la circulation aérienne en ce qui concerne le territoire de la Cité du Vatican

Nous croyons intéressant de dire quelques mots sur le régime particulier qui règle la circulation aérienne au-dessus de la Cité du Vatican. Bien que les conditions actuelles du territoire de cet Etat et le défaut d'installations

appropriées ne permettent pour l'instant, aucun atterrissage ou départ d'aéronefs, les techniciens ont envisagé la possibilité d'aménager sur ce territoire un terrain propre à l'exploitation de services aériens. Le régime juridique de l'espace aérien au-dessus du territoire de la Cité du Vatican résulte du traité de Latran, signé à Rome, le 11 Février 1929 entre le Saint-Siège et l'Italie. Aux termes de l'art. 6, dernier alinéa de cet acte historique « des accords seront conclus entre le Saint-Siège et l'Etat italien au sujet de la circulation sur le territoire de ce dernier des véhicules terrestres et des aéronefs de la Cité du Vatican ». D'autre part, l'article 7 (2^e alinéa) de ce traité dispose : « Conformément au principe du droit international, il est interdit aux aéronefs de toute espèce de circuler au-dessus du territoire du Vatican ».

Comme on le voit, la première de ces clauses admet que les aéronefs de l'Etat du Vatican pourront circuler sur le territoire, tout en renvoyant à des accords ultérieurs la détermination du régime applicable à ces aéronefs. Par contre, l'article 7 interdit formellement toute circulation d'aéronefs au-dessus de l'Etat du Vatican. Aux termes de cet article, le territoire tout entier de cet Etat doit donc être considéré par les aéronefs italiens comme une zone interdite unique.

Le caractère particulier des rapports juridiques ainsi établis consiste dans l'adoption d'un principe qui exclut toute réciprocité de traitement pour les aéronefs des deux parties contractantes. Il était intéressant de souligner cette divergence avec les principes admis par toutes les conventions relatives à la navigation aérienne.

CHAPITRE VI

L'Organisation aéronautique du Continent américain

I. — La convention Ibéro-Américaine.

L'Espagne qui n'avait pas adhéré à la Convention de Paris, désireuse d'établir des relations aériennes avec les Etats de l'Amérique du Sud, les invita à une Conférence. Ce fut la Conférence ibéro-américaine qui se réunit à Madrid d'Octobre à Novembre 1926.

Elle groupa les délégués des vingt-et-un Etats suivants : Espagne, Argentine, Bolivie, Brésil, Colombie, Costa-Rica, Cuba, Chili, République Dominicaine, Equateur, Salvador, Guatémala, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Portugal, Uruguay, Vénézuéla. Le 1^{er} Novembre 1926 fut signée la Convention Ibéro-Américaine.

Les principes généraux de cette Convention sont identiques à ceux de la Convention de Paris. Elle proclama également le principe de la souveraineté complète et exclusive des Etats sur l'espace aérien. Cependant une différence notable apparaît dans l'article 5 conçu dans un esprit plus libéral que celui de la Convention de Paris : « Les Etats contractants auront la complète liberté pour permettre ou prohiber la circulation

au-dessus de leur territoire, des aéronefs ne possédant pas la nationalité d'un des Etats contractants». La Convention de Paris établit, nous l'avons dit, une interdiction de principe et exige une autorisation très conditionnelle, tandis que le texte de Madrid se préoccupe de laisser aux divers Etats leur liberté d'action.

La Convention de Madrid institue pour régler les dissentiments d'ordre technique un organe analogue à la C. I. N. A., la Commission Ibéro-Américaine de navigation aérienne (C. I. A. N. A.). Quant aux litiges visant l'interprétation de la Convention, ils seront tranchés par un arbitrage et non par la Cour Permanente de Justice de La Haye. La C. I. A. N. A. n'a jamais fonctionné.

Cinq Etats seulement ont ratifié la Convention : L'Espagne, le Paraguay, le Mexique, la République Dominicaine, le Costa-Rica.

Nous ne parlerons pas plus longuement de cette Convention qui n'a plus aucune portée. Depuis l'adhésion de l'Espagne à la Convention de Paris, elle est devenue superflue et n'aura plus bientôt qu'un intérêt historique.

*
**

II. — La Convention Pan-Américaine

Après l'Europe et les Etats ibéro-américains, les Etats-Unis de l'Amérique du Nord se préoccupèrent d'établir le statut de l'aéronautique du continent américain. N'ayant pas ratifié la Convention de Paris, ils voulurent élaborer un texte de Convention purement

américaine et créer la charte aérienne valable pour le continent des Amériques. La cinquième Conférence pan-américaine, réunie à Santiago décida la convocation d'une Commission chargée d'étudier la réglementation internationale de la navigation commerciale aérienne et de consacrer par un accord les résultats de ses travaux. Cette commission, réunie à Washington du 2 au 19 Mai 1927, présenta un certain nombre de conclusions et de résolutions dont le Conseil Directeur de l'Union Pan-Américaine tira un projet de Convention sur la navigation commerciale aérienne internationale qui fut soumis à la sixième Conférence pan-américaine de La Havane. Après d'assez longues discussions en commission, une Convention fut signée, le 20 Février 1928, par les Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique du Nord, Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa-Rica, Cuba, République Dominicaine, Equateur, Guatemala, Haïti, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Salvador, Uruguay, Vénézuéla.

Douze Etats ont ratifié cette Convention, savoir : Etats-Unis d'Amérique, Chili, Costa-Rica, Cuba, République Dominicaine, Equateur, Guatemala, Haïti, Honduras, Mexique, Nicaragua, Panama.

La Convention Pan-Américaine pose un certain nombre de règles qui sont pour la plupart calquées sur la Convention de Paris. Elle affirme le principe de la souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. Mais elle est beaucoup plus libérale que celle de Paris, la restriction de l'art. 15 in fine au sujet de l'établissement des voies aériennes internationales ne s'y retrouve pas.

La Convention Pan-Américaine diffère aussi de la Convention de Paris en ce qu'elle ne contient pas de règles techniques insérées dans des annexes. De plus, elle ne prévoit aucun organisme du genre de la Commission Internationale de navigation aérienne, l'Union Pan-américaine est simplement chargée de coopérer avec les gouvernements des Etats contractants en vue de l'unification des règles de la Convention, et de centraliser les renseignements relatifs à cette réglementation. Enfin, les dissentiments entre les Etats contractants ne sont pas renvoyés à la Cour Permanente de Justice internationale de la Haye, mais soumis à un tribunal arbitral.

La Convention Pan-Américaine a été complétée par une Convention sur le transit des aéronefs signée à Buenos-Ayres le 19 Juin 1935 par vingt-deux Etats américains. Cette convention a pour but de faciliter le transit des aéronefs, en accordant aux compagnies de navigation aérienne des exonérations de taxes et en simplifiant certaines formalités administratives.

La Convention de Buenos-Ayres a jusqu'à présent été ratifiée seulement par trois Etats : Chili, République Dominicaine et Equateur.

*
**

III. — La Commission Américaine permanente d'aéronautique (C. A. P. A.) (1)

La Convention Pan-Américaine ne comporte, nous venons de le voir, ni règlement pratique d'application, comme les annexes de la Convention de Paris, ni aucun

(1) Voir Eugène Pépin. *Un nouvel organe international aéronautique : La Commission Américaine permanente d'aéronautique. Revue aéronautique Internationale, Décembre 1937, p. 368.*

organe permanent comme la C. I. N. A. permettant d'adapter ces textes aux progrès constants de la navigation aérienne. Sans doute, en 1927, à l'époque de la Conférence de la Havane, les lignes internationales américaines se bornaient au tronçon Key-West la Havane, soit un parcours de 90 milles. Mais au fur et à mesure du développement des réseaux américains, cette lacune se faisait sentir. Les lignes aériennes des Etats-Unis sont aujourd'hui les plus étendues et les mieux organisées du monde (2).

La Conférence Commerciale de Buenos-Ayres, réunie en 1933, recommanda l'adoption de règles communes pour la navigation aérienne et décida la réunion d'une Conférence technique interaméricaine d'aéronautique où seraient discutées les mesures à prendre en vue d'unifier les règles américaines du droit de l'air. Cette Conférence s'est tenue à Lima (Pérou) du 15 au 25 Septembre 1937. Douze Etats américains étaient représentés : Argentine, Brésil, Bolivie, Colombie, Chili, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Mexique, Panama, Pérou, Uruguay, Vénézuéla. En outre, trois Etats européens : Allemagne, Grande-Bretagne, Italie avaient envoyé des observateurs officiels. La délégation péruvienne chargée de l'organisation de la Conférence présenta un rapport proposant la création d'une commission permanente américaine d'aéronautique, sur le modèle de la C. I. N. A. qui serait chargée notamment de préparer l'unification graduelle et progressive du droit aéronautique international public et privé en Amérique. Cette commission devait

(1) Voir Cangardel (P. E.), *Les Transports aériens aux Etats-Unis*, Paris, Sirey 1936.

avoir un caractère diplomatique avec pouvoir de décision, être permanente en tenant des sessions périodiques, borner son activité au continent américain et aux règles de droit à lui appliquer.

Ce projet, d'après la Revue Aéronautique internationale (1), souleva un certain nombre d'objections lorsqu'il fut examiné par la Commission Compétente de la Conférence, celle de législation. Tout d'abord le caractère diplomatique de la Commission suscita des critiques. Les Etats américains n'aiment pas beaucoup les organes ayant pouvoir de décision. La délégation des Etats-Unis proposa de transformer la Commission en une réunion de techniciens dont les travaux seraient soumis ultérieurement à des conférences diplomatiques.

En second lieu, le caractère permanent de la Commission a été critiqué par l'Uruguay, le Brésil, qui, tout en étant d'accord sur la nécessité d'une codification voulaient en réduire la durée. Ces critiques ne furent pas retenues.

Quant au caractère continental à donner aux études poursuivies, il a donné lieu à une vive discussion. Le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine et le Chili montrèrent que la navigation aérienne, par essence internationale, ne pouvait faire l'objet d'une réglementation continentale, qu'il fallait certes, tenir compte de certaines situations particulières au continent américain, mais que les règles devaient tendre à l'universalité. En outre, ils proposèrent la rédaction d'un véritable code international de l'air. Le Brésil fit même remarquer que « les annexes de la Convention de Paris correspondent à l'orientation de la

(1) Voir Eugène Pépin *art. cit.*

grande majorité des Etats américains » et suggéra qu'une collaboration officieuse soit instituée avec la C. I. N. A., en ce qui concerne ces annexes, pour les Etats non parties à la Convention.

En raison de ces critiques, le projet relatif à la création d'une Commission américaine permanente d'aéronautique fut considérablement remanié par la Commission compétente. La Conférence l'adopta sous sa forme définitive le 25 Septembre 1937. L'Argentine, le Brésil et l'Uruguay votèrent contre et firent consigner au procès-verbal leurs objections.

Avant de se séparer, la Conférence de Lima se prononça en faveur d'une proposition de la Colombie tendant à réunir une Conférence universelle d'aéronautique.

Le projet adopté par la Conférence prévoit :

Une commission américaine permanente d'aéronautique (C. A. P. A.) composée de jurisconsultes et de techniciens aéronautiques, nommés par chaque Gouvernement.

Des commissions nationales composées de professeurs, de juristes et de techniciens.

La première réunion de la C. A. P. A. aura lieu à Bogota (Colombie) dans les douze mois qui suivront la constitution d'au moins sept commissions nationales ; les sessions suivantes se tiendront tous les deux ans, et successivement dans les diverses capitales où auront été constituées des commissions nationales.

L'union panaméricaine est chargée d'organiser un Secrétariat général d'ordre administratif afin d'assurer

la transmission des documents entre les Commissions nationales et la Commission.

Les Commissions nationales auront pour mission de maintenir un contact étroit avec les autres Commissions nationales en échangeant des projets de règlements et des documents sur les matières à codifier, de recueillir toutes informations et précédents techniques, juridiques, politiques et diplomatiques pouvant éclairer les avis à donner, de demander aux sociétés savantes, Instituts et Académies leurs opinions scientifiques et leurs points de vue généraux sur la réglementation et la rédaction des questions techniques et juridiques, d'étudier les dispositions de la Convention de La Havane de 1928, les règles de droit aéronautique public et les annexes techniques établies par la C. I. N. A., ainsi que les règles de droit aéronautique privé approuvées par le C. I. T. E. J. A., enfin de préparer des avants-projets à soumettre aux sessions de la C. A. P. A.

Les attributions de la C. A. P. A. sont les suivantes :

L'unification et la codification graduelle et progressive du droit aéronautique international public et privé, la coordination et le développement des intérêts communs en matière technique, notamment en ce qui concerne les aéronefs, les pilotes, les routes aériennes, les facilités de navigation aérienne, y compris les aéroports et les procédures de fonctionnement, l'organisation et le balisage des routes aériennes interaméricaines et la coordination des services aériens de caractère local d'une part, entre eux et d'autre part, en relation avec les lignes aériennes internationales.

Les détails d'organisation et de fonctionnement de la

C. A. P. A. seront fixés seulement lors de sa première session.

Les résolutions prises par la C. A. P. A. pour être valablement adoptées devront réunir les deux tiers des votes des Etats présents, chaque délégation ayant une voix. Ces résolutions constituent des projets de convention à soumettre à l'approbation des conférences diplomatiques spéciales ou des conférences internationales américaines. La C. A. P. A. pourra également faire des recommandations aux Etats, notamment en vue de modifier ou d'amender des dispositions législatives ou réglementaires en vigueur qui ne seraient pas conformes avec les normes approuvées. Toutes les décisions seront communiquées aux Commissions nationales par l'intermédiaire de l'Union Panaméricaine.

Quel sera le sort de la nouvelle organisation américaine ? Le vote hostile de l'Argentine, du Brésil et de l'Uruguay diminue beaucoup sa portée. Il était cependant intéressant de l'étudier en détail afin de montrer que les Etats Américains ont compris la nécessité de posséder une institution comme la C. I. N. A. pour coordonner leurs intérêts communs en matière aéronautique.

CHAPITRE VII

La coopération internationale entre les compagnies de navigation aérienne

La navigation aérienne est par essence internationale; pour qu'elle se développe, une collaboration internationale est indispensable. Avant même la signature de la convention de Paris, les compagnies d'exploitation aérienne ont compris la nécessité d'une entente étroite et d'une constante collaboration. A l'instigation de M. Georges Holt Thomas, Président de la Cie Britannique Air Travel and Transport Limited, elles se sont groupées à La Haye le 25 Août 1919 dans l'association internationale du trafic aérien (I. A. T. A.). Cette association privée est donc plus ancienne que la C. I. N. A. elle-même. Au commencement, les réunions entre les membres formaient les seuls liens qui les unissaient, mais bientôt on dut établir une liaison permanente et un Bureau fut fondé en 1920. Il fut convenu que l'I. A. T. A. serait entre les compagnies de navigation aérienne une union libre respectant l'autonomie de ses membres. Aux termes de ses statuts l'I. A. T. A. a pour objet de réaliser l'unité dans l'exploitation des lignes aériennes des entreprises affiliées dont le réseau représente un intérêt international. Seules, peuvent en faire partie les organisations ayant reçu de

leurs gouvernements respectifs licence d'exercer un trafic aérien international.

Au début, les délégués des compagnies se bornèrent à se communiquer mutuellement les résultats de leur expérience personnelle, mais la nécessité se fit vite sentir d'arriver à des accords sur bien des points et d'étudier en commun les problèmes d'intérêt général. L'association décida de tenir des sessions régulières où seraient discutées ces questions.

L'I. A. T. A. a pris rapidement une importance sans cesse grandissante. Toutes les compagnies aériennes européennes y ont adhéré et l'on peut dire qu'elle est l'Europe aéronautique. Depuis quelque temps, son rayonnement s'est même étendu au-delà de l'Europe, puisqu'elle vient de recevoir l'adhésion de la Misr Airwork (Egypte) de la T. A. T. A. Sons de Bodbay et du Syndicato Condor (Brésil).

L'I. A. T. A. a constitué des commissions qui sont chargées de présenter à l'assemblée des résolutions sur les problèmes étudiés.

Les questions traitées par l'I. A. T. A. sont très variées. A la 37^e session, tenue à Paris en Juillet 1937, l'ordre du jour comportait les sujets suivants : Statistiques des accidents, normalisation des systèmes de levage, de remorquage et d'accrochage des hydravions, lutte contre le givrage, clause à ajouter aux conditions de transport, voyages circulaires, carnets de billets, etc., standardisation des méthodes de détermination des heures de départ et d'arrivée des aéronefs, trafics combinés air-fer, marchandises, livrets aéronautiques des équipages, assistance et sauvetage des aéronefs, abordages, poste aé-

rienne, horaires d'hiver 1937-1938, etc. Cela montre tout l'intérêt de ce travail en commun pour l'unification des règles de la navigation aérienne.

La collaboration entre membres de l'I. A. T. A. est basée sur les principes suivants :

1° Chaque compagnie nationale représente toutes les autres dans son propre pays. Elle met son organisation commerciale au service de toutes les compagnies étrangères, mais elle ne fournit son aide technique que moyennant rémunération.

2° L'exploitation des lignes intéressant plusieurs pays est faite en commun par les compagnies de ces pays, suivant des formules établies pour chaque cas particulier. De cette façon, on évite une concurrence coûteuse et l'on peut régler l'intensité des services d'après les besoins de la clientèle.

3° Les tarifs et les horaires sont fixés chaque année d'un commun accord.

Nous avons vu précédemment que l'I. A. T. A. avait pu faire appliquer la convention de Varsovie avant sa ratification en faisant conclure entre les sociétés affiliées un accord relatif aux transports aériens.

Mais la méthode de collaboration la plus importante est celle qui concerne l'exploitation « en pool » des lignes parcourues par deux ou plusieurs compagnies (1).

Il est assez difficile de définir exactement ces « pools ». En principe le pool fonctionne de la manière suivante :

Chaque compagnie nationale représente toutes les au-

(1) Voir Tombes *op. c. p.* 35 et suiv.

tres dans son propre pays. Elle met son organisation commerciale au service de toutes les compagnies étrangères. Elle fournit son aide technique moyennant rémunération. Les compagnies s'engagent à se représenter mutuellement auprès des autorités de leurs pays, et à s'aider dans toutes les négociations avec ces autorités. Le nombre des services à assurer est réparti entre les compagnies exploitantes ; les recettes et certaines dépenses sont partagées au prorata des kilomètres de vol effectués par chacune.

Le « pool » tout en neutralisant la concurrence n'impose aux compagnies aucune servitude. Chacune demeure maîtresse de ses services, elle a intérêt à les améliorer et à réduire les tarifs pour attirer les voyageurs, l'avion n'étant pas encore un mode courant de locomotion. Le « pool » est donc différent du cartel et il respecte l'émulation nécessaire entre les compagnies.

Les conventions entre Etats pour l'exploitation des lignes que nous avons étudiées prévoient souvent la conclusion de ces ententes. Par exemple, la convention franco-italienne du 13 mai 1935 recommande la coopération entre compagnies nationales. Conformément à cet accord, la ligne Paris-Rome est exploitée en « pool » par Air-France et les Ala Littoria.

La plupart des lignes internationales de l'Europe sont exploitées en « pool ». Avec la ligne « Paris-Rome on peut citer comme exemple la ligne Paris-Berlin (Deutsche Lufthansa et Air-France) ».

Si la collaboration entre les compagnies de transport par air est précieuse pour l'organisation et l'exploita-

tion des lignes aériennes en Europe, elle est indispensable lorsqu'il s'agit de l'aménagement d'une grande route transcontinentale. La ligne Franco-Belge de l'Afrique Centrale fournit un exemple typique des résultats qui peuvent être obtenus par la collaboration entre les entreprises aériennes (1).

L'intérêt d'une liaison postale aérienne entre la Belgique, la France d'une part et les possessions du Centre Africain et Madagascar d'autre part était apparu à tout le monde évident, une lettre mise à la poste à Bruxelles pour Stanley-Ville ou Bangui ne parvenait à destination qu'au bout d'un mois. Par l'avion, on comptait atteindre ces points en 4 ou 5 jours. Mais on craignait que le trafic ne soit pas suffisant pour assurer à la ligne un rendement convenable. La population blanche habitant ces régions n'est pas très nombreuse et le courrier est peu abondant. De plus, on redoutait que l'organisation de cette ligne ne soit très couteuse. Il était donc indispensable que les Etats intéressés à la création du service étudient ensemble les moyens de réduire les frais d'organisation et d'exploitation et s'entendent également pour procurer aux sociétés exploitantes les recettes suffisantes.

Les gouvernements français et belge examinèrent le problème et conclurent une convention signée à Bruxelles le 23 mai 1930 (2) qui fixe dans ses principaux articles les principes devant régler la collaboration franco-

(1) Voir Henri Cornelius *La collaboration entre compagnies de navigation aérienne*, *L'Aviation commerciale*, *Bulletin de la Chambre de commerce Internationale*, Février 1937.

(2) Voir le texte de cette convention dans le *Bulletin de Renseignements* de la C. I. N. A., n° 490.

belge en ce qui concerne à la fois l'organisation et l'exploitation de la ligne.

En vertu de cette convention, le gouvernement français s'engage à établir et à entretenir l'infrastructure en territoire français ; le gouvernement belge contracte la même obligation en ce qui concerne le territoire belge.

Les deux gouvernements décident que l'exploitation se fera en commun par deux sociétés à désigner, que les services seront assurés alternativement par une société belge et une société française.

Les gouvernements s'engagent d'autre part à accorder aux deux sociétés un droit de préférence pour le frêt postal. De plus, ils prennent l'engagement de ne pas subventionner d'autres sociétés qui voudraient établir de nouvelles lignes aériennes Belgique-France-Congo.

Cette convention stipule :

1° Que chaque société partagera intégralement et exclusivement avec la société de l'autre pays les avantages de trafic qui lui seraient accordés par son gouvernement.

2° Que les avantages consentis et les obligations imposées par les administrations postales ressortissantes des hautes parties contractantes seraient identiques pour l'une et pour l'autre société.

3° Que les deux sociétés passeront entre elles des accords fixant notamment le détail de leur collaboration technique et commerciale, les conditions dans lesquelles elles pourront se suppléer exceptionnellement, la répartition des charges communes d'exploitation, ainsi que celles du trafic, selon une formule ayant pour effet d'équi-

librer les unes et les autres sur la partie commune de la ligne. Il s'agit donc bien ici d'une collaboration sur un pied de complète égalité entre les deux compagnies exploitantes, collaboration imposée par les gouvernements concessionnaires.

Le gouvernement français a chargé la régie Air-Afrique de l'exploitation de cette ligne en commun avec la Sté Anonyme Belge d'exploitation de la Navigation Aérienne (S. A. B. E. N. A.) désignée déjà dans la convention par le gouvernement belge. En raison de la forme de régie étatique qu'a eue jusqu'ici Air-Afrique, il n'a pas été possible de créer un pool analogue à ceux qui existent en Europe. Il fut convenu que chaque compagnie conserverait ses recettes propres. Ce mode de procédé n'a révélé aucun inconvénient jusqu'à présent, parce que les services sont suffisamment espacés pour que la répartition du trafic se fasse naturellement dans le temps.

L'exploitation des deux entreprises a donné les résultats suivants (1).

	AIR AFRIQUE		S.A.B.E.N.A.	
	1935	1936	1935	1936
Kms parcourus.	305.580	290.103	386.099	555.561
Passagers	223	436	129	555
Poste K°	6.768	8.951	4.373	12.643
Messageries payantes Kg. ..	697	2.510		

Le trafic de frêt de la S. A. B. E. N. A. dont on n'a pas les chiffres exacts est un peu inférieur à celui

(1) Voir André J. Roussel, *Le rôle économique de l'aviation commerciale*, p. 182. Les Editions Domat-Montchrestien, Paris, 1937.

d'Air-Afrique. Les recettes sont à peu près égales sur le tronçon commun. Ces résultats très encourageants sont dûs à la collaboration franco-belge qui a permis de réduire les frais de l'exploitation au minimum.

Un accord est intervenu entre la Cie Air-France et la Cie Allemande « Deutsche Lufthanza » sur la ligne postale de l'Atlantique Sud, mais il s'agit d'une entente au sujet des horaires et non d'un pool, c'est-à-dire d'une exploitation moitié-moitié, ce qui est le cas par exemple sur la ligne Paris-Berlin. L'avion allemand part chaque jeudi et l'avion français chaque dimanche ; dans le sens opposé, le départ de l'appareil allemand a lieu le mercredi et le départ de l'appareil français le dimanche. Les traversées de l'Océan ont lieu conformément à cet horaire pour le service allemand dans la nuit du vendredi au samedi, pour le service français le lundi, chaque fois simultanément dans les deux sens. Le trajet de Paris à Santiago du Chili est effectué en quatre jours de vol.

Des négociations sont actuellement engagées entre Air-France Transatlantique et les compagnies des gouvernements intéressés pour arriver à une entente au sujet des lignes à établir sur l'Atlantique Nord. Sur les lignes impériales d'Asie, une entente effective au sujet des tarifs et des conditions de transport existent entre les Imperial Airways et la K. L. M. (Koninglyke Luchtvaart Matschappy), une compagnie hollandaise, la plus ancienne du monde.

Ainsi, les compagnies ont compris que la collaboration était le seul moyen raisonnable d'assurer le développement des grandes voies aériennes.

CHAPITRE VIII

Les organisations aéronautiques internationales

En même temps que la C. I. N. A., un grand nombre d'organisations aéronautiques contribuent à l'étude de la réglementation internationale de la navigation aérienne et à la formation du droit aérien international. Ces organisations sont de caractères très différents : les unes sont gouvernementales, d'autres jouissent d'un patronage officiel, d'autres encore résultent de l'initiative privée. Enfin, certaines organisations ne s'occupent qu'à titre accessoire des questions aériennes.

Voici la liste des organisations aéronautiques internationales d'après la « Revue Aéronautique Internationale ».

I) ORGANISATIONS

DONT L'ACTIVITÉ EST UNIQUEMENT AÉRONAUTIQUE

Gouvernementales :

Conférences Internationales de droit privé aérien.

Officielles :

Conférences aéronautiques internationales (C. A. I.)

Conférence aéronautique méditerranéenne.

Conférence aéronautique des Etats Baltiques et des Balkans.

Conférences aéro-postales.

Congrès aéronautiques internationaux.

Privées :

Fédération aéronautique internationale (F. A. I.).

Association Internationale du Trafic Aérien (I. A. T. A.).

Association internationale des Registres (A. I. R.).

Comité juridique international de l'Aviation.

Comité international d'études de l'aviation sanitaire.

II) ORGANISATIONS

TRAITANT SUBSIDIAIREMENT DE QUESTIONS AÉRONAUTIQUES

Gouvernementales :

Société des Nations.

Bureau International du Travail.

Union Pan-Américaine.

Officielles :

Conférences internationales de radio-communications.

Organisation météorologique internationale.

Office international d'hygiène publique.

Bureau hydrographique international.

Privées :

Chambre de Commerce Internationale.

International Law Association.

Fédération internationale des associations nationales
de normalisation.

Commission internationale de l'éclairage.

Nous ne pouvons ici que passer en revue ces différentes organisations en indiquant la nature de leur activité.

**I. — Organisations
dont l'activité est uniquement aéronautique.**

A. — Organisations gouvernementales

LES CONFÉRENCES INTERNATIONALES DE DROIT PRIVÉ AÉRIEN

Nous connaissons l'importance de ces conférences dont nous avons parlé au chapitre IV, elles se réunissent sur l'invitation d'un gouvernement pour discuter des projets de conventions sur des questions de droit privé aérien et pour en faciliter la conclusion.

Les projets sont préparés par le Comité international technique d'experts juridiques aériens (C. I. T. E. J. A.). Depuis sa création en 1926, ce comité a manifesté une activité remarquable et ses efforts ont abouti pour une grande part à l'unification du droit privé aérien. Nous nous rappelons qu'il a préparé les projets de convention de Varsovie et de Rome.

B. — Organisations officielles

A) LES CONFÉRENCES AÉRONAUTIQUES INTERNATIONALES

Ces conférences réunissent périodiquement les autorités aéronautiques de dix Etats : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Suisse, Tchécoslovaquie, Pologne. Leur objet est l'étude en commun des questions de détail relatives à l'exploitation des lignes aériennes. La dernière conférence tenue à Paris en Mai 1937 a mis au point et adopté un règlement sur l'éclairage pour la navigation aérienne qui en prescrivant une installation uniforme de l'éclairage à réaliser sur le sol facilitera aux pilotes le décollage et l'atterrissage de leurs appareils.

B) CONFÉRENCES AÉRONAUTIQUES MÉDITERRANÉENNES

Celles-ci ont lieu entre les autorités aéronautiques de l'Espagne, de la France, de l'Italie et de la Grèce. Elles étudient les problèmes de la navigation aérienne dans la Méditerranée Occidentale. Parmi les questions les plus importantes examinées, citons celles relatives au dépannage en Méditerranée et à la collaboration des navires et des aéronefs pour les renseignements météorologiques.

C) CONFÉRENCES AÉRONAUTIQUES DES ÉTATS BALTIQUES
ET DES BALKANS

Elles réunissent les représentants officiels des sept Etats suivants : Bulgarie, Esthonie, Finlande, Grèce, Lettonie, Pologne, Roumanie. Au cours de ces réunions sont discutées les questions ayant trait à l'exploitation des lignes entre ces divers Etats : Services radio-électriques, météorologiques, fonctionnement des phares, etc. La dernière conférence a eu lieu à Varsovie en septembre 1937.

D) CONFÉRENCES AÉROPOSTALES

Ces conférences étudient le problème du transport de la poste par aéronef dont la Convention du 13 Octobre 1919 ne s'est pas occupée. Sur l'initiative de la Chambre de Commerce Internationale, une conférence réunie à La Haye en Septembre 1927 adopta un projet relatif au courrier postal aérien qui fut joint par le congrès postal universel de Londres à la convention postale universelle du 28 Juin 1929. Les dispositions de 1929 sur la poste aérienne ont été révisées par le Congrès Postal du Caire de 1934 en conformité avec les re-

vendications de la Chambre de Commerce Internationale (1). Un grand nombre de règles ont été édictées mettant la réglementation de la poste par aéronefs en harmonie avec les progrès faits depuis 1929 dans les transports aériens, ainsi qu'avec les exigences du monde des affaires.

E) CONGRÈS AÉRONAUTIQUES INTERNATIONAUX

Ces congrès réunissent de temps à autre les personnalités aéronautiques de nombreux pays pour procéder à un échange de vues sur tous les problèmes intéressant la navigation aérienne.

C. — Organisations privées

A) LA FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

(F. A. I.)

Cette organisation a été créée par les clubs aéronautiques nationaux pour assurer la réglementation internationale du sport aéronautique et favoriser le tourisme aérien international. Elle contrôle les performances sportives, homologue les records et organise des compétitions internationales. Elle a obtenu récemment la suppression des taxes d'atterrissage pour les aéronefs de tourisme.

B) ASSOCIATION INTERNATIONALE DU TRAFIC AÉRIEN

(I. A. T. A.)

Voir Chapitre VII.

C) ASSOCIATION INTERNATIONALE DES REGISTRES

(A. I. R.)

Elle s'occupe de la classification des aéronefs, des caractéristiques techniques essentielles des différents types

(1) La Convention postale, signée au Caire le 20 mars 1934, est entrée en vigueur le 1^{er} Janvier 1935.

d'appareils et du répertoire des aéronefs civils des principales puissances signataires de la convention de Paris. Actuellement, l'association est composée de la manière suivante : Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Japanese Corporation, Del Norske Veritas, Registro Italiano.

D) COMITÉ JURIDIQUE INTERNATIONAL DE L'AVIATION

C'est une réunion de juristes, qui étudie la confection d'un code international de droit public et privé aérien. Ce comité constitué à Paris en 1911 a manifesté une activité remarquable dans la préparation des projets de conventions relatifs à la navigation aérienne.

E) COMITÉ INTERNATIONAL D'ÉTUDES DE L'AVIATION SANITAIRE

Il a été créé en 1934 et s'occupe de l'organisation des services sanitaires dans l'aéronautique : transport des malades, des blessés, ravitaillement par aéronef en cas de calamités, secours aériens. Le comité est en liaison étroite avec les organisations de la Croix-Rouge Internationale.

*
* *

II. — Organisations traitant subsidiairement de questions aéronautiques

A. — Organisations gouvernementales

A) LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

C'est à la commission consultative et technique des communications à la Société des Nations qu'incombe la mission de s'occuper des problèmes de la navigation aérienne. Cette commission a institué un comité spécial

dit « Comité de Coopération entre aéronautiques civiles » chargé de favoriser la collaboration entre les Etats en matière aéronautique. Le comité a recommandé la constitution de pools entre compagnies aériennes et il a préparé un projet d'internationalisation de l'aéronautique. Ce projet n'a pu aboutir, son sort était lié à celui des travaux de la conférence du Désarmement que la situation politique internationale n'a pas permis de poursuivre.

B) BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

Il s'occupe des conditions du travail dans l'aéronautique, notamment du statut du personnel navigant.

C) UNION PAN-AMÉRICAINE

(Voir chapitre VI)

B. — Organisations Officielles

A) CONFÉRENCES INTERNATIONALES DE RADIO-COMMUNICATIONS

Ces conférences ont pour objet d'établir les règles du service radio-électrique de la navigation aérienne. Les questions étudiées dans ces réunions sont préparées par le comité consultatif international de radio-communications institué par la convention radio-électrique de Washington de 1927. Ce comité s'est réuni à Bucarest du 21 mai au 8 juin 1937 pour préparer la Conférence du Caire de Février 1938.

B) ORGANISATIONS MÉTÉOROLOGIQUES INTERNATIONALES

L'organisation météorologique dont on comprend l'importance pour la sécurité de la navigation aérienne con-

siste dans des conférences et dans une commission « La Commission Internationale de météorologie aéronautique ». Cette commission, au cours de sa dernière réunion, à Paris, en Juin 1937, a décidé l'établissement d'un règlement général pour la protection météorologique du vol. Ce règlement contiendra des règles aussi générales que possible et pourra être appliqué dans tous les pays du monde.

C) OFFICE INTERNATIONAL D'HYGIÈNE PUBLIQUE

Cet office a établi au cours des années 1929-32, un projet de convention sanitaire internationale qui a été adopté à la Haye le 12 Avril 1933. Cette convention règle les mesures à prendre en vue de la défense contre les maladies contagieuses si un aéronef vient d'une région contaminée ou s'il survient à bord des cas de maladies contagieuses. L'originalité de la convention sanitaire consiste dans ce fait que si une quarantaine est nécessaire pour un passager, elle doit être effectuée au départ, parce que les périodes d'incubation des cinq grandes maladies épidémiques visées : peste, choléra, fièvre jaune, typhus exanthématique et variole sont souvent inférieures au temps que met l'avion à relier les centres d'épidémies à l'Europe.

D) BUREAU HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONAL

Il assure la liaison entre les instituts océaniques afin de faciliter la navigation sur toutes les mers. Il établit et publie des listes concernant les positions géographiques, les abréviations et les signes figurant sur les cartes marines. Il s'occupe aussi des cartes aéronautiques sur les côtes maritimes.

C. — Organisations privées

A) LA CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE

Elle joue un rôle extrêmement important dans le domaine aéronautique. Son comité des transports aériens accomplit une œuvre des plus utiles en menant une action énergique pour obtenir la suppression des entraves qui gênent la navigation aérienne. Il étudie de nombreuses questions : poste aérienne, droit aérien, contrats de transport, douane, transports combinés air-fer et air-mer. Il est en relations avec les organisations aéronautiques internationales, notamment avec la C. I. N. A. et la I. A. T. A.

B) INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION

Cette association qui s'occupe de la codification des principes du droit des gens comprend un comité *aerial law Committee* dont la mission est d'étudier les lois de la guerre aérienne. Lors de sa 39^e session tenue à Paris en Septembre 36, elle a décidé la formation d'une commission internationale qui doit préparer une réglementation des bombardements aériens afin de protéger la population civile.

C) FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS NATIONALES DE NORMALISATION

Elle a constitué un comité. (Comité I. S. A. 20 Aéronautique) qui s'occupe de toutes les questions de normalisation intéressant la navigation aérienne : Carburants, bougies d'allumage, câbles électriques, magnétos, etc. Ce comité a tenu sa 6^e session à Paris en Juin 1937.

D) COMMISSION INTERNATIONALE D'ÉCLAIRAGE

Elle a formé un comité qui étudie toutes les questions d'éclairage relatives à la navigation aérienne à bord des aéronefs sur les aérodromes et dans le balisage des lignes.

Les organisations que nous venons de passer en revue ont donné lieu à quelques critiques ; on leur reproche d'être trop dispersées, de manquer de coordination et d'entraîner une contrariété des efforts, étant donné que l'on retrouve les mêmes hommes étudiant dans des organismes différents des questions semblables.

Des voix se sont élevées pour réclamer la concentration et la rationalisation de l'activité aérienne internationale (1).

Ces critiques nous paraissent exagérées. Il n'est pas surprenant que l'aéronautique qui touche à tous les domaines de la technique et du droit suscite des études et des recherches de tous les organismes spécialisés dans ces questions. Les problèmes techniques et juridiques que pose la navigation aérienne sont si nombreux que leur examen par des spécialistes s'impose. La liaison entre ces nombreux organismes s'opère par l'intermédiaire de la commission internationale de navigation aérienne. Son secrétaire général assiste à presque toutes les conférences de ces organisations, suit les discussions et fait un rapport à la C. I. N. A. sur les résolutions adoptées. Souvent même, c'est la C. I. N. A. qui de-

(1) Voir Dr. Alfred Wegerdt. *La réglementation internationale de la navigation aérienne. Revue aéronautique internationale*, Mars 33, page 47.

Vladimir Mandl. Les Etats de la Petite Entente et l'unification du droit aérien. *Revue générale de droit aérien* 1937, page 50.

mande à l'un de ces organismes d'étudier telle question relevant particulièrement de sa compétence. Ainsi, toutes ces organisations en collaborant entre elles apportent une contribution utile à l'élaboration de la réglementation internationale de l'air.

CONCLUSION

Les Etats pour régler leurs relations aériennes ont créé une organisation juridique sans précédent dans l'histoire du droit international. La pièce maîtresse de l'œuvre est la convention du 13 Octobre 1919 qui a établi les règles internationales de la navigation aérienne. Cette convention, nous l'avons vu au cours de notre étude, n'est pas exempte de critiques. Le régime qu'elle institue n'est pas assez libéral et comporte de graves restrictions à la libre circulation des aéronefs. Il faut se souvenir que la convention de 1919 a été le fruit de la guerre. Ses auteurs pensaient que l'aéronef était par excellence un instrument de guerre et d'espionnage dont il fallait se défier : c'est dans cet état d'esprit qu'ils ont proclamé que l'Etat sous-jacent était maître chez lui et n'accordèrent qu'exceptionnellement un droit de passage inoffensif. Les restrictions à la liberté de passage, trop nombreuses entravent considérablement la navigation aérienne. De tous les moyens de transport, le transport aérien est celui auquel les entraves peuvent causer le plus de tort. Les obstacles les plus gênants sont, nous l'avons dit précédemment, le droit des Etats d'interdire le survol de certaines zones et celui de soumettre à leur autorisation préalable la création de lignes internationales. De pareilles dispositions peuvent abou-

tir à de véritables abus de droit, puisqu'un Etat qui détiendrait un territoire dont l'utilisation comme point d'escale serait d'un intérêt capital pour la navigation aérienne internationale, par exemple une île unique au milieu d'un immense Océan pourrait sans avoir à justifier son attitude, en interprétant strictement le texte de la convention, suspendre tout trafic aérien en interdisant simplement l'accès de cet îlot.

La liberté de circulation est trop restreinte ; l'air est pourtant aussi nécessaire aux communications que la mer. Dans certaines régions d'Afrique, d'Asie ou d'Australie, l'aéronef est le seul moyen pour l'homme de communiquer entre deux endroits jusqu'alors inaccessibles à tout autre mode de locomotion. Nous ne pensons pas qu'il soit possible de demander aux Etats de renoncer à la souveraineté sur l'espace atmosphérique au-dessus de leur territoire, mais nous croyons que des facilités réelles de circulation pourraient être octroyées dans l'intérêt de la communauté internationale. Chaque Etat étant tenu à des actes de bienveillance internationale ne devrait refuser le libre passage aux aéronefs que dans la mesure où son refus serait motivé par des intérêts vitaux. Il faut cependant reconnaître que la plupart des Etats ont apporté de bonne grâce leur collaboration à l'organisation internationale de la navigation aérienne. Cet esprit d'entente s'est manifesté récemment dans les négociations diplomatiques engagées par le gouvernement français avec le Ministère de l'Air britannique au sujet de la création d'une ligne d'Amérique du Nord. Le gouvernement anglais a fait savoir à la fin de Février 1938 qu'il était disposé à accorder à la Cie Air France Transatlantique des facilités pour l'éta-

blissement d'escales sur la ligne projetée à charge de réciprocité pour les lignes aériennes britanniques. Les accords de plus en plus nombreux entre les compagnies des différents pays établissent une coopération très favorable au développement du trafic aérien.

Malgré les critiques qu'elle peut susciter la convention de 1919 a pleinement atteint son but : elle a réalisé l'unification du droit aérien et la standardisation des réglementations nationales. Son application même à travers les rapides transformations de la technique et le développement du trafic aérien a démontré suffisamment qu'elle a été bien rédigée et qu'elle a une portée universelle. Les Etats qui n'y ont pas encore adhéré ont reproduit dans leurs législations, la plupart de ces principes fondamentaux. Certes la convention de Paris comme toute œuvre humaine n'est pas parfaite, des modifications s'imposent. Les formules juridiques en cette matière vieillissent très vite, il faut les adapter constamment aux progrès techniques. Cette tâche incombe à la C. I. N. A. qui l'accomplit d'une façon remarquable. Lors de la réunion en Septembre 1937 de la conférence inter-américaine de l'aéronautique dont nous avons parlé au chapitre VI, les Etats de l'Amérique du Sud ont reconnu la valeur de la convention de Paris. L'Argentine a qualifié la C. I. N. A. « d'instrument le plus pratique et le plus parfait qui existe aujourd'hui dans le monde pour réglementer l'aéronautique ». On ne pouvait faire un plus vif éloge de cette organisation. Il faut espérer que bientôt tous les Etats du monde adhéreront à la convention et qu'elle deviendra vraiment le Code Universel de l'Air.

BIBLIOGRAPHIE

AUTEURS

- AMBROSINI. — *L'atmosphère et la Navigation aérienne*. Revue Générale de droit aérien, 1933, page 193.
- *Le régime Juridique des Lignes Aériennes*. Revue Générale de droit aérien, 1934, page 499.
- *Corso di diritto aeronautico*, 2 tomes, Rome, 1935.
- ALVAREZ. — *Le domaine aérien*. Dictionnaire diplomatique, tome 3, page 1. Académie Diplomatique Internationale.
- BALOGH. — *Le Droit Aérien International*, Revue Générale de Droit aérien, 1933, page 33.
- BRUNSCHWIK (Lisa). — *De la responsabilité des tiers dans la Navigation aérienne. Dommages à la surface*. Paris, Les Editions Internationales, 1935.
- BOUCHÉ (Henri). — *L'Economie du Transport Aérien en Europe*. Publications de la Société des Nations, Genève, 1933.
- CANGARDEL (Pierre-Edouard). — *Les transports aériens aux Etats-Unis*. Sirey, 1937.
- COUANNIER (André-Henri). — *Eléments Créateurs de Droit Aérien*. Paris, Per Orbem 1929.
- CHARVET. — *L'influence du facteur Aérien sur les relations entre l'Europe et les Amériques*. Institut des Etudes américaines, Paris, 1937.
- DELANNEY (Louis). — *La responsabilité du transporteur aérien pour retard*. L'Economie Internationale, Février 1937.
- FAUCHILLE. — *Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats* 1901. Paris, Pedone. Extrait de la Revue Générale de Droit International Public, 1901, page 414 et suivantes.
- FLANDIN (Pierre-Etienne). — *Le régime international de la Navigation Aérienne*. Europe Nouvelle, 1930, N° 626, page 264.

- FRANGULIS. — *Le Domaine Aérien. Examen théorique et pratique*. Dictionnaire diplomatique, tome 1.
- GARNER. — *La réglementation internationale de la Navigation aérienne en temps de Paix*. Revue de Droit International et de Législation comparée, 3^e série, tome IV, pages 356 et 626.
- GIANNINI (Amédéo). — *Le droit international aérien*. Dictionnaire diplomatique, tome 1, Académie Diplomatique Internationale.
- GIDEL. — *Le droit international public de la Mer*. 3 volumes, Sirey, 1932-1934.
— *La mer territoriale et la zone contigue*. Académie de Droit international. Recueil des Cours, 1934, 2(48) pages 137-277.
- GOEDHUIS. — *La convention de Varsovie du 12 Octobre 1929*. La Haye, 1933.
— *Le Régime Juridique de l'Espace Aérien et le Développement des lignes aériennes internationales*. Revue de Droit International et de Législation comparée, 1936, p. 350.
- JALLU. — *L'Espace aérien*. Revue Générale de Droit Aérien, 1937, page 348.
- KAFTAL. — *La convention de Rome du 29 mai 1933. « Vers l'Unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface et les législations internationales »*. Les Editions internationales, Paris, 1936.
- KROELL. — *Traité de droit international Public aérien*. 2 tomes, Les Editions Internationales, Paris, 1934.
- LAURES. — *Dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface. Convention de Rome, Mai 1933*. Paris, Editions Domat Montchretien, 1935.
- LE GOFF (Marcel). — *Traité théorique et pratique de Droit Aérien*. Paris, Dalloz, 1934.
— *Les douanes aériennes*. Revue Générale de Droit aérien, 1936, page 337 ; 1937, page 7.
- DE LA PRADELLE. — *Le problème de l'air*. Cours professé à l'Institut des Hautes Etudes Internationales. Centre européen de la Dotation Carnegie, Paris, 1933-1934.
— *Cours de droit international Public. La Mer*. 1933-1934, Paris, les Editions Internationales.
- LACKER (Daniel). — *Initiation au Droit Aérien*, Blondel-Sarou-gery, Paris, 1937.
- M. C. NAIR. — *The law of the air*. Londres, 1932.
- PIGNOCHET (Anne). — *La Commission Internationale de Navigation Aérienne*. Paris, Les Editions Internationales 1935.

- PESSEREAU (S). — *Les modifications à la convention du 13 Octobre 1919*. Paris, Les Editions Internationales, 1935.
- PAHL WALTHER. — *Les routes aériennes du Globe*, Payot, 1937.
- PEPIN (Eugène). — *Un nouvel organe international aéronautique. La Commission américaine permanente d'aéronautique (C. A. P. A.)*. Revue internationale aéronautique, décembre 1937.
- PLESMAN (Albert). — *Entraves à la navigation aérienne. La lutte pour leur abolition*. L'Economie Internationale, Février 1937.
- RIPERT (Albert). — *L'unification du Droit Aérien*. Revue Générale de Droit aérien, 1932, page 251.
- ROPER (Albert). — *La convention internationale du 13 Octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne*. Paris, Sirey, 1930.
- *Qu'est-ce que la Cina ?* 1937.
- *La convention de Paris*. L'Economie Internationale. Février 1937.
- ROUSSEL (André, J.). — *Le rôle économique de l'Aviation Commerciale*, Paris, Editions Domat Montchretien, 1937.
- SUDRE (Edmond). — *La convention de Varsovie*. L'Economie Internationale, Février 1937.
- SMIRNOFF. — *Le comité international technique d'experts juridiques aériens. C. I. T. E. J. A.* Editions Pierre Bousuet, 1936.
- TOMBS (Laurence, C.). — *International Organization in european air transport*. New-York Colombia University Press, 1936.
- WARNER (Edward, P.). — *The international Conventions for air Navigation and the Pan-Américan for air navigation, a comparative and critical Analysis*. Air law Review, New-York, Juillet 32.
- DR WEGERDT. — *La réglementation internationale de la navigation aérienne*. Revue aéronautique internationale, Mars 1933, page 47.
- VERDURANT. — *Historique des relations aériennes entre la France et les Amériques*. Institut des Etudes Américaines, Paris, 1937.
- AÉRONAUTIQUE (Collection Paix de Versailles). — *Travaux de la commission de l'Aéronautique et des sous-commissions : militaire, technique, juridique, commerciale et financière à la Conférence des préliminaires de Paix*. Les Editions Internationales, Paris, 1934.
- ANNUAIRE DE L'AÉRONAUTIQUE. Paris, 1938.

DOCUMENTS

SOCIÉTÉ DES NATIONS. — *Organisation des Communications et du transit. Etude sur la situation économique, administrative et juridique de la navigation aérienne internationale.* Genève, 1930.

— *Conférence pour la réduction et la limitation des armements. Commission aérienne. Etude documentaire sur l'internationalisation de l'aéronautique civile.* Genève, 1932.

RAPPORTS de la Chambre de Commerce Internationale sur les questions relatives à la navigation aérienne.

BULLETIN de renseignements de la Commission internationale de la navigation aérienne (C. I. N. A.).

REVUES

REVUE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE, publiée par M. ROPER.

REVUE GÉNÉRALE DE DROIT AÉRIEN, publié par M. de La PRADALLE.

REVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO, organe de l'Institut international de droit aéronautique, Directeur M. AMBROSINI.

THE JOURNAL OF AIR LAW, trimestriel publié par l'Air law institute, Chicago.

ARCHIV FÜR LUFTRECHT, Revue trimestrielle, Königsberg, Berlin.

REVISTA DE AERONAUTICA, Madrid.

Vu : *Le Président de la thèse,*
G. GIDEL

Vu : *Le Doyen,*
E. ALLIX

VU ET PERMIS D'IMPRIMER
Le Recteur de l'Académie de Paris,
G. ROUSSY

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	9
CHAPITRE I ^{er} . — La formation du droit aérien international.	15
I. — Période ayant précédé la guerre. La Bataille des Doctrines	16
II. — Période après la Guerre. L'élaboration de la Loi Internationale de l'Air	24
CHAPITRE II. — La Convention de Paris du 13 Octobre 1919, Charte internationale de la Navigation Aérienne ..	33
I. — Principes généraux	34
A. — Souveraineté sur l'espace atmosphérique	34
B. — Droit de passage inoffensif	37
C. — Restriction de la liberté de passage. Zônes in- terdites	40
D. — Interdiction temporaire du survol en temps de Paix	43
E. — Le Droit de transit	44
II. — Nationalité des Aéronefs	44
III. — Documents obligatoires pour l'aéronef	47
IV. — Règles relatives à la sécurité de la navigation aérienne	48

A. — Certificats de navigabilité. Brevets et licences.	48
B. — Appareils de télégraphie sans fil	49
C. — Règles de vol	49
D. — Sauvetage des aéronefs	50
V. — Règles relatives à la défense des intérêts des Etats	50
A. — Transports interdits	50
B. — Droit de Visite	51
C. — Devoirs d'atterrissage	51
D. — Engagements des Etats contractants en ce qui concerne la circulation des aéronefs natio- naux à l'étranger	52
E. — Vols des aéronefs sans pilote	52
F. — Aéronefs d'Etats	53
G. — Protection de la propriété industrielle	55
H. — Cabotage aérien	56
I. — Etablissement des voies internationales de Navigation Aérienne	58
J. — Coopération des Etats relativement à la Na- vigation aérienne	62
K. — Conséquences de l'état de guerre sur la con- vention de Paris	62
L. — Adhésions. — Dénonciations	63
VI. — Annexes	63
CHAPITRE III. — La commission internationale de Naviga- tion aérienne (C. I. N. A.). — Son fonctionne- ment. — Son rôle	65
CHAPITRE IV. — Les conventions tendant à l'unification in- ternationale du droit privé aérien	77
I. — La Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien inter- national	77

II. — La convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés aux tiers à la surface	86
CHAPITRE V. — Les conventions bilatérales relatives à la navigation aérienne	91
I. — Conventions ayant un caractère général réglant les relations aériennes entre Etats partie à la convention et Etats non contractants	91
A. — Liberté de passage. — Traversée des frontières et zones interdites	92
B. — Marques distinctives. — Certificats et licences.	93
C. — Listes des voyageurs et manifestes	93
D. — Appareils de radio-communications	94
E. — Transports interdits	94
F. — Arrivée et départs des aéronefs	95
G. — Cabotage	96
H. — Postes	96
I. — Lignes aériennes	96
J. — Règlement des différends	97
K. — Durée. — Dénonciations	98
II. — Conventions spéciales relatives à l'établissement des lignes aériennes	99
A. — Concession du droit d'exploitation des lignes.	99
B. — Exploitation des Services	100
C. — Facilités accordées aux entreprises étrangères	101
D. — Emploi des Nationaux	101
E. — Cabotage et Poste	101
F. — Financement des entreprises	101
G. — Règlement des litiges	102
H. — Durée des Conventions	102
III. — Régime particulier de la circulation aérienne en ce qui concerne le territoire de la Cité du Vatican.	102

CHAPITRE VI. — L'organisation aéronautique du Continent Américain	105
I. — La Convention ibéro-américaine	105
II. — La convention pan-américaine	106
III. — La commission permanente Américaine d'aéronautique (C. A. P. A.)	108
CHAPITRE VII. — La coopération internationale entre les compagnies de Navigation aérienne. L'association internationale du trafic aérien (I. A. T. A.). — Les pools	115
CHAPITRE VIII. — Les organisations aéronautiques internationales	124
I. — Organisations dont l'activité est uniquement aéronautique	125
A. — Organisations gouvernementales	125
Les conférences internationales de droit privé aérien	125
B. — Organisations officielles	125
a) Conférences aéronautiques internationales.	125
b) Conférences aéronautiques méditerranéennes	126
c) Conférences aéronautiques des Etats Bal- tiques et des Balkans	126
d) Conférences aéro-postales	126
e) Congrès aéronautique international	127
C. — Organisations privées	127
a) La fédération aéronautique internationale ..	127
b) Association internationale du trafic aérien ..	127
c) Association internationale des Registres ..	127
d) Comité juridique international de l'Aviation.	128
e) Comité International d'Etudes de l'Aviation sanitaire	128
II. — Organisations traitant subsidiairement de ques- tions aéronautiques	128

A. — Organisations gouvernementales	128
a) La Société des Nations	128
b) Bureau International du Travail	129
c) Union Pan-Américaine	129
B. — Organisations Officielles	129
a) Conférences internationales de radio-commu- nications	129
b) Organisation météorologique internationale.	129
c) Office International d'hygiène publique	130
d) Bureau Hydrographique international	130
C. — Organisations privées	131
a) La Chambre de Commerce Internationale ..	131
b) International law Association	131
c) Fédération Internationale des Associations Nationales de Normalisation	131
d) Commission Internationale de l'Eclairage ..	132
CONCLUSION	135
BIBLIOGRAPHIE	139

